PINO CASAMASSIMA
TAZIO NUVOLARI
LE VITTORIE, IL CORAGGIO, IL DOLORE
4
4
Baldini+Castoldi
GRAHAM TURNER

Pino Casamassima

Tazio Nuvolari

Le vittorie, il coraggio, il dolore

Baldini+Castoldi

A Lorenzo e Leonardo, i miei nipoti da corsa

«Se ti dicono che sono morto,
tu, non crederci.»

Tazio Nuvolari, alla moglie Carolina

INDICE

AVVERTENZA DELL'AUTORE

Ero in seconda media quando m'innamorai delle corse. Non della Ferrari: delle corse. Fabrizio, mio compagno di banco, una mattina di primavera del 1966 cavò dalla cartella un oggetto magico: la Lotus 25 con cui Jim Clark aveva vinto il mondiale di Formula 1 tre anni prima. Una folgorazione estetica rimasta indelebile nel tempo, tanto da farmi percepire – in seguito – ogni nuova monoposto come una copia imperfetta di quelle degli anni Sessanta. Un po' come capita con le canzoni, i libri, i film che ci hanno rapiti in gioventù e ci restano addosso per il resto della vita.

Le macchine da corsa più vecchie, d'altra parte, mi apparivano come cimeli preistorici indegni d'attenzione e per questo – a lungo – non m'interessai del mondo delle corse precedenti. A malapena m'informavo sui campionati degli anni Cinquanta, e solo perché alcuni piloti di allora erano ancora in attività, come Jack Brabham, che in quel 1966 conquistava il terzo titolo dopo i primi due del '59 e '60.

Molti anni dopo, da giornalista, quando già avevo trasformato in una professione quel mio amore per le corse, me ne staccai per coltivare altri interessi, tornando a guardare i Gran Premi da semplice appassionato; finché – volendo spiegarmi come diavolo avesse fatto Juan Manuel Fangio a vincere cinque titoli iridati – mi avvicinai alla storia delle corse, risalendo negli anni anche oltre quel 1950 che aveva dato vita al Campionato del mondo di Formula 1 così come lo conosciamo oggi. E fu allora che emersero alte e potentissime le figure di Tazio Nuvolari e Achille Varzi.

Rileggendo le loro vite mi pareva di intravedere anche nei piloti contemporanei alcuni tratti che avevano contraddistinto quei due giganti dell'automobilismo, pur rimanendo essi inarrivabili, seduti com'erano in cima a una vetta che nessun altro avrebbe mai potuto scalare. La ragione di tanta superiorità stava tutta nella loro capacità di correre a trecento all'ora già con quelle monoposto, lontane le mille miglia (è proprio il caso di dirlo) dalle auto degli anni Sessanta del mio innamoramento e anni luce dalle attuali sotto tutti i profili, a cominciare da quello della sicurezza. Una preoccupazione – la salvaguardia della vita – nemmeno presa in considerazione all'epoca: basta scorrere l'elenco dei «caduti». Anche «l'Achille», Achille Varzi, sarebbe morto al volante: non in gara, ma al volante, mentre testava una vettura. Il secondo incidente in tutta una vita a 300 all'ora. Una storia, la sua, imbastita di passione e razionalità, esaltazione e depressione, amore e dipendenza.

Tazio, invece – contrariamente al suo rivale per eccellenza – aveva subito mille incidenti, rompendosi tutte le ossa. Morì però nel letto di casa.

Mi avvicinai dunque sempre di più a quelle vicende «antiche», e me ne appassionai, fino a cercare di andare oltre a quel poco che si conosceva. Fu così che nacquero alcuni libri sul mondo delle prime corse, ma senza inquadrare la figura di Nuvolari, rimasta

sempre sullo sfondo come un'icona preziosa che solo al guardarla si sarebbe rovinata e, per questo, bisognosa di restare protetta in una teca. Finché decisi di riunire tutte le informazioni che nel corso del tempo avevo accumulato sul pilota mantovano. I vari documenti sono confluiti in una memoria che ha preso forma in questo libro, in una narrazione composta dalle molte tessere di un mosaico coloratissimo. Oltre ai cromatismi della vita di Tazio e delle sue imprese nelle corse, ci sono infatti i colori che dipingono la vita degli italiani, e quella di mezzo secolo di storia di un Paese che era diventato nazione da soli trent'anni quando Nuvolari venne al mondo sotto il segno dello Scorpione.

Questo, quindi, non è solo il romanzo della vita di Tazio, ma la biografia di un'epoca: fino all'agosto del 1953 quando la sua corsa finì (e d'agosto se ne sarebbe andato pure Enzo Ferrari, trentacinque anni dopo). Insieme a mezzo secolo di gare, racconto anche i momenti che hanno attraversato gli italiani, con due guerre e una dittatura. Questa non è la storia di un pilota, probabilmente il più grande di tutti i tempi, ma di un figlio del Novecento, in un Paese che, nato povero, si sarebbe avvicinato alla modernità degli altri grandi Stati europei solo nel dopoguerra dei tanti miracoli. Un Paese che vedeva nella Mille Miglia un momento di gloria da condividere con infantile esaltazione agli angoli delle strade, lungo i rettilinei alberati, con i figli sulle spalle perché potessero almeno intravedere come muoveva le mani sul volante quello lì, «quel diavolo volante d'un Tazio».

Gardone Riviera,
ottobre 2020

INTRODUZIONE

Come un cuore nel Novecento

«Tazio, Italia.» «Nuvolari, Italia.» O – più compiutamente – «Tazio Nuvolari, Italia.» Così: senza città, senza indirizzo. Una cartolina, una lettera, un biglietto arrivavano lo stesso. E non solo dal più sperduto borgo sull'Appennino, ma pure da un qualsiasi angolo del mondo. Una popolarità che – pare – disturbasse chi, saldamente in sella alla nazione, «uomo della Provvidenza», pretendeva il primato della popolarità italica («Il duce lavora fino a notte fonda»: bastava lasciare le luci accese per alimentare una delle tante leggende).

Ma si sa, «al cuor non si comanda», e il cuore del Mantovano volante aveva conquistato quello di tanti altri, da New York a Tokyo. L'eco delle sue imprese – ché tali furono tante corse cui partecipò: vere e proprie imprese – rimbalzava di radio in radio, mentre di giornale in giornale si versavano fiumi d'inchiostro, con il risultato d'ingigantire oltremodo nell'immaginario collettivo le fattezze stesse di quell'omino tutto ossa e nervi, che non arrivava ai sessanta chili e non superava il metro e sessantacinque d'altezza. Come non bastassero le cronache trionfalistiche dei suoi successi, a margine delle piste si raccontavano aneddoti che ne moltiplicavano la fama.
E chi restava a corto, se ne inventava di nuovi, ché tanto Tazio era capace di tutto. Non aveva forse partecipato a una gara di moto con una gamba ingessata? E non era rimasto in piena corsa senza volante, rimediando con una chiave inglese come razza di fortuna? E allora! Allora, qualsiasi fantasia sarebbe apparsa verosimile e perfino meno clamorosa delle prodezze di cui era capace quel diavolo d'un mantovano.

Un diavolo dal cuore d'oro, però. Una volta, per esempio, era arrivata dall'America una notizia che pareva inventata di sana pianta, dai! Giusto per far vendere un bel po' di copie in più ai giornali. Un'americanata, appunto. E invece no: era vera. Verissima. Insomma, era successo che Tazio – su pressante invito degli organizzatori della Coppa Vanderbilt – fosse andato fino in America per partecipare alla competizione che, nel 1936, era ben più prestigiosa della 500 Miglia di Indianapolis.

Subito dopo il via, non ci aveva messo niente a salutare la bella compagnia per farsi rivedere solo al traguardo: da vincitore, ovviamente. Piccolo com'era lui, grande com'era la coppa, fu un attimo e qualcuno lo infilò per intero in quel trofeo. Un trofeo nel trofeo: roba da mandare in visibilio gli americani, notoriamente amanti del sensazionale. Mentre gli spettatori si sbracciavano dalle tribune – con i tanti italoamericani a urlare il nome di Tazio – cronisti e fotografi facevano a spintoni per una scena che valeva parecchi *dollars*. Altro parapiglia, quando consegnarono a Nuvolari l'assegno della

vittoria nella forma non esattamente sobria che prevedeva (e prevede tuttora, per le vincite di certe lotterie) una sua riproduzione di due metri per uno. Una montagna di soldi. La notizia non era tuttavia quella – ché Tazio faceva più clamore quando non vinceva – ma riguardava un connazionale che aveva organizzato una gara e aveva scongiurato Tazio di parteciparvi: la sua presenza gli avrebbe evitato il fallimento imminente. Tazio aveva accettato. Non vinse, ma salvò quell'italiano andato a fare sfortuna in America.

Corse su corse, insomma, mentre Carolina, sua moglie, restava ad attenderlo a casa, come se fosse andato in viaggio per qualsiasi altra ragione, non per una corsa d'automobili o di moto in cui avrebbe potuto perdere la vita. Non per niente, Tazio, la rassicurava sempre con la stessa rituale litania: «*Se 'l tel dìs che me so' mort, te credet mia*». Poteva mai morire in corsa, lui? Certo che no! Carolina non avrebbe dovuto mai dare credito a chi le portasse una notizia del genere. Chiacchiere. La prima volta che se n'era uscito con questa, che chiunque avrebbe bocciato come autentica sbruffonata, Carolina gli aveva invece creduto: perché lui, no, sbruffone proprio non era. Ciò non toglie che fosse rimasta un po' così. Perplessa, diciamo. Tazio aveva ribadito allora il concetto, ma questa volta in italiano: «Se ti dicono che sono morto, tu non crederci».

Una volta, dopo un brutto incidente in Germania, era successo davvero. «Ricoverato in condizione disperate, il pilota italiano è deceduto durante la notte». Manco a dirlo, la notizia era avventata. Tazio era uscito di strada, ma morto no, non era morto. Il giovane e scriteriato radiocronista tedesco aveva calcato la mano. Come prevedibile, i giornalisti di mezza Europa s'erano precipitati per raccogliere i dettagli della tragedia.

Al nosocomio, di Nuvolari non avevano però trovato la minima traccia. Una monaca aveva spiegato loro che quell'omino tutto scatti aveva firmato la liberatoria ed era corso via, nonostante qualche benda ancora addosso. Contento lui, contenti tutti… Lo trovarono alla stazione ferroviaria, in attesa del primo treno per l'Italia: stava comprando le sigarette.

«Ma quando… quando smetterai di fumare, Tazio…» Il vano ritornello di Carolina, ché tanto, lui, non ci pensava proprio a smettere. E non erano poche le fotografie che lo immortalavano al volante con tanto di sigaretta penzoloni dalle labbra: certo, non in corsa, però …

Non era morto, dunque. Nemmeno quella volta. Ma intanto i giornali ci avevano costruito su un vero feuilletone da prima pagina. Per non parlare dei rotocalchi. Non c'è pilota, di nessuna epoca, che possa competere con Nuvolari nemmeno sul piano dell'aneddotica.

Episodi che si mescolano spesso alla leggenda e che hanno il loro incipit fin dai primi passi che Tazio muove nella corte della casa di famiglia – intesa come ben ampia area con annesso passaggio continuo di cani, gatti, oche, muli, cavalli antistante la casa – in quel di Castel d'Ario.

La sua infanzia coincide con quella dell'automobile, nata praticamente insieme a lui. Passi timidi e quasi goffi per entrambi, insomma. Come timide e goffe erano state le prime competizioni contestuali all'apparire di quelle strane carrozze senza cavalli. In più occasioni erano state pure innaffiate d'acqua santa da parroci che, nel dubbio – se fossero o meno possedute da qualche demone moderno – preferivano cautelare se stessi e tutta la comunità.

Quando a Castel d'Ario il futuro «Mantovano volante» compì due anni, a qualche centinaia di chilometri di distanza, cioè in un altro Paese – inteso come nazione – si disputava la prima corsa automobilistica. A organizzarla – con un nome semplice semplice che diceva tutto: Parigi-Rouen – era stato un quotidiano parigino, «Le Petit Journal». Non proprio una gara come la intendiamo oggi, più una sorta di passerella di

regolarità, perché il primo premio in palio sarebbe andato al veicolo, che («a totale e insindacabile parere dei giudici») avesse coperto le 80 miglia fra le due città senza danni e nel maggiore risparmio di carburante, a dimostrazione di una parsimonia che, se si fosse mantenuta, avrebbe quanto meno aiutato le odierne battaglie contro l'effetto serra.

Vinse il conte de Dion. Non sarebbe diventato famoso per questo, il conte, ma per il brevetto dell'assale rigido che porta, appunto, il suo nome e per aver fondato con il socio Bouton, una casa di produzione automobilistica destinata a primeggiare a livello mondiale prima di essere riconvertita in fabbrica di automotrici ferroviarie dopo la Grande Guerra. Storie di pionieri, insomma.

Tazio è la figura che più di qualsiasi altra incarna l'epopea delle corse automobilistiche nel periodo – dagli anni Venti ai Quaranta – in cui le macchine da corsa incendiavano la fantasia di spettatori di ogni età e condizione sociale, sui circuiti e, soprattutto, sulle strade di tutti i giorni. In Italia, principale «responsabile» per la crescente popolarità delle corse d'auto, fu la Mille Miglia: una competizione che come nessun'altra ha contribuito a consegnare alla leggenda Nuvolari.

La popolarità della Mille Miglia era speculare a quella del Giro d'Italia in bicicletta. Entrambe le gare avevano l'evidente merito di andare loro tra la gente, e non viceversa. Così come nonni e nipoti si piazzavano ai bordi delle strade per vedere Girardengo, Binda e Belloni alzarsi sui pedali in uno scatto imprevedibile e imprendibile, lì tornavano per fantasticare sul luccichio delle carrozzerie delle Alfa e delle Lancia di Campari e Bordino, ma più di tutto sull'Alfa della scuderia Ferrari di quel diavolo d'un mantovano, che aggrediva le curve come nessuno.

Proprio il matrimonio di Tazio con Ferrari contribuì a rendere quasi favolistica la storia di entrambi. Epiche le schermaglie, le separazioni, le rappacificazioni fra i due giganti dell'automobilismo. Il loro rapporto fu segnato dal più classico intreccio degli opposti sentimenti di odio e amore, anche se alla fine, nel ricordo del monarca di Maranello, prevarrà l'amore.

E un amore tanto grande, che Ferrari – sopravvissuto a Nuvolari per trentacinque anni, nonostante fosse più giovane di soli sei – continuò a «cercare» Tazio per tutto il resto della vita. Una ricerca quasi ossessiva, ma regolarmente delusa, nonostante i tanti campioni avvicendatisi alla sua corte. Quello che più gli si avvicinò fu un pilota gracile e piccolo, che a Ferrari il mantovano glielo ricordava pure nelle fattezze. Era andato a pescarlo fino in Canada, dove, prima di debuttare nelle corse in circuito, quello s'era fatto un nome sulle piste di neve con le slitte motorizzate. «Se mi permette, commendatore, un pilota da consigliarle, ce l'ho. Si chiama Villeneuve», gli aveva detto Chris Amon, un pilota neozelandese passato alla storia della F1 per non avere mai vinto un Gran Premio, pur essendo uno dei più veloci della sua epoca. Aveva cercato di soffiarglielo la McLaren, quel canadesino, ma ovviamente la spuntò Ferrari: non si chiamava il Drake mica per nulla. Dopo una sola corsa con la scuderia britannica, Villeneuve approdò a Maranello.

Gli conquistò il cuore, Gilles. Al punto che Ferrari – quando a Zolder il canadese fu sorpassato dalla morte – pronunciò una frase impensabile per un uomo scorbutico come lui: «Io gli volevo bene». La disse da dietro i suoi più che mai impenetrabili e antipatici occhiali scuri. Non concesse altre parole, ché quelle bastavano e avanzavano. I giornali di tutto il mondo le riportarono: alcuni le usarono come didascalia a una fotografia rara per Ferrari. Rara? Impensabile. Impensabile come quelle parole. Ritraeva «il Vecchio» che concedeva una carezza al suo pilota. L'istantanea di un amore quasi paterno. Ecco, Gilles gli ricordava Tazio. E lo disse più di una volta. Per il coraggio, «l'ardimento», il rifiuto della resa. C'era, però, una grande differenza. Il rapporto fra Gilles e il Drake non fu mai né poteva essere lontanamente assimilabile a quello che legava (e slegava) in un

continuo gioco di odio-amore, Ferrari e Nuvolari.

Le liti e le continue riconciliazioni fra i due giganti dell'automobilismo fornirono ai giornali titoli e articoli per tutto il loro lungo – tormentato e tormentoso – rapporto. Oggetto di fondo, ma sottinteso, del contendere (ché nessuno dei due era tanto sfrontato da renderlo palese), era chi facesse in buona sostanza la fortuna dell'altro: se fosse cioè Nuvolari a rendere grande la Ferrari, o se fosse il cavallino rampante a far galoppare Tazio fino a una gloria inarrivabile per chiunque altro. Senza nulla togliere al marchio più famoso del mondo, la storia di questo matrimonio – burrascoso ma ineguagliabile sotto tutti i profili – dimostra come la bilancia pendesse più dalla parte del mantovano.

Nessuno – anche a detta dello stesso Enzo Ferrari – avrebbe mai potuto compiere le azioni strabilianti, le imprese inaudite portate a compimento da Tazio. Una su tutte, quella del 1935 sul circuito del Nürburgring, il cui svolgimento è consegnato – più che alla semplice storia delle competizioni – all'epica dello sport. Non a caso questo libro si apre sullo scenario di quel Gran Premio di Germania: Nuvolari, con la sua piccola Alfa rossa della scuderia Ferrari, contro i giganti di Auto Union e Mercedes. Anche quell'impresa contribuì a fare di lui uno dei più iconografici personaggi pop del Novecento: un secolo che lui visse fino alla metà, interpretandone però al massimo le peculiarità, capace come fu di coniugare tradizione con innovazione. Borghese nei modi oltre che nel pensiero, Tazio divenne l'emblema stesso di una nuova epoca: un'epoca fortemente segnata da quel motore a scoppio che, proprio quando il futuro campione nasceva, cominciava a spingere le demoniache carrozze senza cavalli. Automobili. Macchine che a piccoli ma costanti passi avrebbero rivoluzionato la vita stessa degli uomini.

Insieme allo sfruttamento dell'energia elettrica, la rivoluzione del motore a scoppio rappresenta probabilmente uno degli elementi più determinanti del Novecento, il «secolo breve» che, con le sue innovazioni in tutti i campi, ha trasformato più di ogni altro la quotidianità. Fino ad allora, a regolare la vita ordinaria, a ogni latitudine, erano ancora ritmi quasi inalterati dal medioevo. Con l'invenzione dell'elettricità, gli uomini diventarono i padroni del tempo: con un gesto «accendevano il sole», per dirla con Comisso, e con un altro gesto lo spegnevano. Con il motore a scoppio, gli uomini avrebbero conquistato nel corso del secolo un'autonomia negli spostamenti anche di migliaia di chilometri, senza doversi aggregare al viaggio collettivo di un treno, più o meno in orario (che, comunque, aveva rivoluzionato l'esistenza dei loro padri).

Tazio è profeta del Novecento, perché ha celebrato il trionfo di quel motore a scoppio che avrebbe condizionato e segnato il secolo. Tazio ha prima incarnato quel progresso tecnologico e poi lo ha aggredito, scaraventando la propria vita in ogni curva, gridando come un ossesso, quasi a urlare la sua volontà di dominio sulla meccanica e sullo stesso destino.

Una continua sfida al Fato, la sua, che però si vendicò di lui strappandogli i figli appena giunti ai loro 18 anni: uno dopo l'altro, a quella stessa età, cioè all'ingresso nella vita adulta. Si disse che la superiorità di Nuvolari al volante fosse anche dovuta a un inespresso desiderio di cercare la morte correndo a 300 all'ora (velocità anche maggiori in pista, con vetture però che erano di fatto delle vere e proprie bare ambulanti, in quanto prive di ogni minimo accorgimento sul piano della sicurezza) a causa dei suoi figli morti. In realtà, basta confrontare le date per verificare come si tratti di una narrazione fasulla, seppur suggestiva, da libro *Cuore*. Il primogenito Giorgio morì nel 1937, quando Tazio aveva già compiuto le sue imprese più clamorose; Alberto, nove anni dopo, si spense quando il campionissimo era sulla via del tramonto.

La vita di Tazio Nuvolari attraversa dunque la prima metà del Novecento e insieme a lui l'Italia affronta grandi sconvolgimenti. A cominciare dalla Grande Guerra, a cui il

mantovano partecipa guidando le ambulanze finché un suo superiore lo solleva dall'incarico perché non lo ritiene adatto al compito (quando si dice la lungimiranza).

L'avvento del fascismo coincide con l'ascesa al potere agonistico sulle quattro ruote di Tazio. Mussolini vorrebbe sfruttare a suo vantaggio – come con Primo Carnera, «la montagna che cammina» campione del mondo dei pesi massimi di pugilato – quella gratuita popolarità mondiale, ma Tazio non ci sta e, nonostante i ripetuti e reiterati tentativi, non si presterà mai alle strumentalizzazioni del regime fascista. La fine della seconda guerra mondiale vede Nuvolari riprendere l'attività agonistica, ma sono gli ultimi fuochi del suo grande talento di campione, ormai devastato nei polmoni dai tanti gas di scarico respirati in una vita di corse.

Con Nuvolari, corre nel Novecento anche l'automobile, che diventa sempre più presente nella vita di tutti e di tutti i giorni, anche se in Italia la sua diffusione è lenta e circoscritta quasi solo al Nord: più precisamente, in quel triangolo industriale in cui si concentrerà lo sviluppo della nuova Italia, fra Milano, Torino, Genova.

Quando Tazio chiude per sempre gli occhi nel suo letto di Mantova, Stalin è morto da cinque mesi, il mondo scopre la struttura del Dna, a Roma s'inaugura lo stadio Olimpico, Elisabetta II diventa regina della Gran Bretagna, i coniugi Rosenberg – nonostante le proteste accorate in tutto il mondo – vengono giustiziati sulla sedia elettrica come spie nel penitenziario americano di Sing Sing, inizia la rivoluzione cubana, finisce la guerra in Corea.

Il mondo è cambiato. In Italia, da lì a poco, la ricostruzione postbellica genererà il Miracolo economico: un boom che sfiorerà un aumento del Pil a due cifre, permettendo agli italiani di farsi gioiosamente invadere dagli elettrodomestici, di mandare i figli alle scuole superiori e perfino all'università, di comprare le Seicento e le Cinquecento a rate, di andare regolarmente al cinema, come i signori vanno a teatro.

Con milioni di cambiali, gli italiani costruiscono un nuovo tempo. La lira vince l'Oscar delle monete. L'Italia non ha più le pezze al culo, calza invece le pattine per non rovinare la cera passata sul pavimento di casa con la lucidatrice, mentre la radio è stata degradata sul ripiano più basso per cedere il posto d'onore alla televisione. «Un aggeggio moderno che ha fiato corto» come profetizzò un cronista lungimirante, che alla sera riuniva regolarmente tutta la famiglia, ma dopo Carosello mandava a letto i figli.

Con il Gran Premio di Gran Bretagna, corso sul circuito di Silverstone il 13 maggio 1950, prende il via il Campionato mondiale piloti di Formula 1 così come lo conosciamo. Tazio non c'è. Il 10 aprile precedente aveva partecipato alla sua ultima competizione: una corsa in salita vinta, ovviamente, seppure solo nella sua categoria.

Alcune immagini fotografiche, che ritraggono Nuvolari con tanto di mascherina, testimoniano il suo già allarmante stato di salute. Appeso al chiodo il casco più famoso della storia delle corse, avrebbe trascorso i suoi ultimi tre anni di vita con l'amata Carolina.

Prologo in una mattina di novembre

Alla fine era andato nei campi. Non che non si fidasse dei suoi contadini, anzi, ma lui era il fattore, diobono. Gli avevano detto di quell'erbaccia, ed era venuto a controllare da vicino, ché con lui c'era poco da scherzare. Se ne stava piegato sotto quel cielo di novembre, d'umore nero, ma di tanto in tanto si alzava a scrutarlo, quasi a chiedergli conto di quei raggi di sole incoerenti che lasciava scappare di qua e di là, dopo tutta la pioggia venuta giù. Drizzava la schiena, s'asciugava il sudore con un fazzoletto rosso a pois bianchi, e poi guardava il cielo, per coglierne le intenzioni, quelle immediate almeno, che gli servivano per la salvezza dei suoi raccolti.

Alla mattina era venuta giù tanta di quell'acqua da far credere che i campi sarebbero annegati. Una pioggia da temporale d'agosto, non d'autunno. Poi, d'improvviso, manco fosse estate piena, il sole aveva spezzato le nuvole, dilagando con l'arroganza di un padrone in casa propria, e aveva asciugato tutto in quattro e quattr'otto. E ora che le nuvole erano andate a nascondersi chissà dove, quel sole insensato picchiava manco fosse luglio. Il cielo è così. Fa quello che vuole. Se ne frega di te. Di te che te ne stai là sotto: a naso in su, a chiedergli se butterà pioggia o grandine o se permetterà al sole di trionfare. Ma vorresti interrogare pure le stelle, e farti soffiare in un orecchio almeno qualcosa, del futuro, o suggerire quali desideri affidare loro, perché li esaudiscano quando andranno a cadere chissà dove nella calura d'agosto. O domandargli la luna, cioè di darti una mano con quella lì, la Rosina. Ma il cielo fa poi quel che vuole. E, questo, tu lo sapevi bene.

Tempo prima, quando ancora andava regolarmente nei campi, ogni tanto gettava lo sguardo più in là e, se passava anima viva, strizzava gli occhi, proteggendoli con il palmo della mano sulla fronte, per indovinare chi fosse o dall'andatura o da ciò che trasportava. Poi, se scorgeva un germoglio, si curvava a pulirlo. Se qualcuno si fosse informato su di lui, si sarebbe sentito rispondere che era un tipo schivo. «Uno di poche parole». Lo sapevano tutti lì, a Castel d'Ario. Quando doveva rivolgersi a chi non fosse una spiga ma un cristiano, gli balbettava il pensiero, ché non era abituato a cianciare con gli estranei e, se gli capitava d'infilare una frase intera, era merito di qualche bicchiere di rosso in un giorno di festa.

Era nel campo da una mezz'ora quando gli parve di vedere una figura in lontananza. S'era sbagliato. Ma sì, s'era sbagliato; forse era per quello strano sole di novembre, forse per la fatica. E invece poco dopo sentì una voce. Si drizzò, allargò le gambe e ficcò i pugni ai fianchi, a interrogare l'orizzonte. E l'orizzonte gli rispose con un cappello: sformato, a falde larghe. Un attimo solo e poi sparì, inghiottito dal verde lontano. «A mi gò le traveggole pe' davera!» Il cappello era però rispuntato da lì a poco, a rassicurarlo d'essere ancora sano di mente e che no, non le aveva, le traveggole.

Il cappello si portava appresso un ragazzetto. Testa bassa, mano sul copricapo che sennò gli sarebbe volato via per la misura esagerata, correva sul tratturo, finendo pure in qualche

pozzanghera da cui poi saltava fuori che manco una rana. Quando quello spaventapasseri in miniatura, tutto ossa e nervi, gli arrivò appresso, cominciò ad agitare l'altra mano, come si fa per salutare alla partenza d'un treno. Sbuffava come un mantice, trafelato per la corsa. Un uccello, pareva. Un passero spelacchiato e fradicio per la pioggia di poco prima. Era Quinto, il figlio di Formintù. Quinto di nome e di fatto, perché era arrivato dopo i primi quattro e in campagna si battezzava spesso così, senza tante moine: Primo, Secondo, Quinto, Settimio, Ottavio, Decimo (come il primo meccanico di Nuvolari). Formintù era uno dei suoi contadini; in realtà si chiamava Artemio – Artemio Bortolotti – ma per tutti e da sempre era Formintù, tanto che molti, anzi, diciamo pure quasi tutti, nemmeno lo sapevano quale fosse il suo vero nome.

Insomma, quel cucciolo – non appena gli fu addosso – si fermò di colpo, si piegò, sputò, tossì. Finalmente rialzò la testa, lo fissò per un attimo negli occhi e poi, d'un fiato, disse: «L'è nàt el fiœl dal padrù». Era il quarto figlio dei Nuvolari, ma non l'avevano chiamato Quarto.

Lui, il fattore, di figli ne aveva tre, due maschi e una femmina. Quando gli era nato il primo era andato all'osteria e aveva ciarlato come mai in vita sua. Se il suo interlocutore se ne andava, continuava con un altro, facendo segno all'oste perché servisse il nuovo ospite. Era rimasto per un tempo che non ricordava più. S'era reso conto delle ore passate solo perché, guardandosi attorno, non c'era più nessuno. Allora s'era alzato, aveva toccato con un dito il cappello guardando l'oste – che gli aveva risposto distrattamente mentre asciugava bicchieri – ed era uscito, accendendosi un mozzicone di sigaro cavato dal taschino del panciotto. Aveva parlato dell'ultimo raccolto, che era stato gramo, ma pure della sua donna; e di suo figlio, a cui aveva dato lo stesso nome di suo padre…

«Ehi! Ehi! Com'è che se ciamel 'sto fiol del padrù?» aveva gridato al ranocchio che già ripartiva zampettando. E prima di sparire di nuovo, aveva risposto: «Tazio… Se ciama Tazio».

Eifel

Domenica 28 luglio 1935, castello di Nürburg, non lontano dalla storica cittadina di Adenau, nel *gau* di Coblenza-Treviri, Germania. Il custode che attende alle rovine della fortezza – affacciata su una collina dell'Eifel e circondata da una foresta da miti nibelunghi – alza gli occhi al cielo. Eh sì, pioverà. Niente di strano, tutt'altro. Ma che piova o faccia pure come vuole, ché tanto, oggi, l'intero popolo tedesco, è pronto a festeggiare il secondo anno del nuovo Reich nel modo più teutonico, cioè più muscolare. E lo festeggerà. In questo giorno e in questa corsa – il Gran Premio di Germania – i Paesi plutocratici di uno smidollato Occidente, Stati Uniti in testa, ma pure lo stalinista impero del male sovietico di tutte le Russie, e infine l'Italia fascista, prima imitata e ormai surclassata, tutti insomma assisteranno al trionfo dei migliori in gara, che dimostrerà la supremazia tedesca sia in senso sportivo sia industriale. I giornali del mondo intero avrebbero pubblicato in prima pagina le immagini delle frecce d'argento saettanti sul traguardo del Nürburgring, a maggiore gloria della schiacciante superiorità ingegneristica germanica.

La nuova era tecnologica aperta dal Terzo Reich procedeva, coerentemente, per premesse e promesse e questo giorno di gloria era arrivato al culmine di una storia cominciata due anni prima. Con il decreto cosiddetto «dei pieni poteri» (in tedesco suonava *Ermächtigungsgesetz*), il Führer aveva ristabilito ordine e prosperità nel Paese che – per la debolezza della vecchia classe dirigente – era rimasto ostaggio delle nazioni vincitrici della guerra, vessato e umiliato per quasi vent'anni. Governi vili e corrotti avevano chinato la testa, senza orgoglio, davanti a chi riduceva alla fame il popolo tedesco. Ma infine era arrivato Hitler, non solo a salvare il Reich ma a fondarne uno nuovo. Aveva fatto rialzare la testa a un popolo che non avrebbe mai dovuto abbassarla e, perché ciò non accadesse più, aveva lasciato al solo partito nazionalsocialista da lui creato il diritto d'esistere.

Il cammino inarrestabile del partito di Hitler aveva imboccato la via delle elezioni nel 1925: da irrilevante che era, passò a qualche decina di eletti nel 1928, ai milioni di voti del 1930 con oltre cento parlamentari, fino alla candidatura di Hitler alle presidenziali nella primavera del 1932. Ma a quel punto il futuro Führer, arrivato secondo, sembrava avere raccolto tutti i voti che il «decadente» sistema democratico poteva accordargli: tanti, ma non abbastanza. Così la macchina della propaganda guidata da Joseph Goebbels s'era rimessa in moto, per la terza volta in un anno, all'annuncio di nuove elezioni a luglio.

L'obiettivo principale che si era prefissato il partito nazionalsocialista era azzerare gli ultimi consensi dei partiti borghesi, strappandogli i voti con un'opera di forte penetrazione propagandistica. Per questa ragione erano stati profusi milioni di marchi

per produrre manifesti, volantini, cartoline, ma soprattutto film e dischi, cinquantamila dei quali – con la registrazione dell'*Appello alla nazione* con la voce di Hitler – furono distribuiti fra una popolazione sempre più filonazista. A tutto ciò si aggiunse la solita maratona di comizi cui si sottopose quello che ormai era per tutti il Führer, con più città toccate nella stessa giornata. Lo sforzo profuso fu premiato all'apertura delle urne con un primato del partito nazista che configurava un vero e proprio trionfo: quasi il 38 per cento dei voti e 240 deputati. Non la maggioranza assoluta, no, ma tanto schiacciante perché Hitler potesse pretendere il cancellierato.

Dopo essersi concesso una breve pausa di riposo (compresa una deviazione a Monaco per assistere a una rappresentazione del *Tristano e Isotta* dell'amato Richard Wagner), Hitler aveva raggiunto Berlino per un incontro con il generale Kurt von Schleicher – vera eminenza grigia del potere politico – cui aveva esposto richieste precise sulla base dei risultati elettorali: cancellierato per sé, dicasteri per Wilhelm Frick, Hermann Göring e, naturalmente, per Joseph Goebbels. Quando però la «lista» fu portata a Paul von Hindenburg, il presidente rispose che non avrebbe accettato quelle richieste e propose il vicecancellierato al capo del partito nazista. Ma il Führer rifiutò: infatti, l'11 agosto 1932, aveva riunito i capi del partito sulle sponde del lago di Chiemsee, nei pressi di Prien, a un centinaio di chilometri da Monaco, verso il confine austriaco. Dopo una discussione di tutte le possibili soluzioni, Hitler era stato irremovibile: non avrebbe accettato niente di meno del cancellierato, né stretto alcun accordo con altri partiti. «Per il movimento e per l'elettorato», disse, «sarebbe un colpo terribile.» Hitler riteneva infatti che il partito nazista, risultato ormai primo nel Reichstag oltre che nelle piazze, avesse «il sacro diritto» di esprimere il capo del governo. L'idea di un qualsiasi compromesso con chi, a suo dire, aveva portato la Germania alla rovina sarebbe stato «un inaccettabile cedimento».

Hitler era convinto che gli eventi stessi trascinassero la patria verso il cancellierato di un Führer: ed era lui l'unico che, nella Germania ancora ustionata dal sopruso di Versailles e delle sanzioni stabilite in quel trattato, poteva sanare le ferite inferte dai poteri plutocratici euroamericani a milioni di tedeschi. Del resto, lo stesso Occidente contaminato da un capitalismo corrotto era precipitato nel dirupo del dissesto economico con il crollo della Borsa di New York nel 1929. Poteva, la Germania, continuare a tollerarne le imposizioni? Poteva dimenticare la terribile inflazione di soli dieci anni prima, quando il prezzo del pane era arrivato a 400 miliardi di marchi? E ciò che di prima mattina costava un miliardo di marchi, a mezzogiorno superava i cento? Gli spacci dei beni di prima necessità erano costantemente assediati dalle massaie, in coda fin dall'alba, con le borse stipate di carta straccia: miliardi e miliardi di marchi, tanto che presto avevano fatto capolino forme di baratto in sostituzione di banconote ormai utili solo per accendere il camino.

Venti governi succedutisi dal dopoguerra avevano precipitato la Germania nel buco nero della storia. Con la sconfitta nella Grande Guerra, la gloriosa storia patria era diventata d'improvviso una vergogna da nascondere ai figli, come se il primo Reich, quello del Sacro Romano Impero, e poi il secondo, quello dell'unificazione dei Länder tedeschi, fossero stati feccia. La lebbra della sconfitta nella guerra mondiale aveva infettato l'onore dei «Germani», come li aveva chiamati Giulio Cesare, e la Repubblica di Weimar era ormai un morto che camminava. Finché – a rianimare una nazione ormai considerata l'appestata d'Europa, sulle cui spoglie erano pronti ad avventarsi predatori d'Occidente e Oriente – era arrivato lui, il Führer. Il popolo tedesco aveva capito e gli aveva dato credito. Un credito prima incerto, poi sempre più convinto e diffuso.

Tutto era iniziato con piccole folle riunite ad ascoltare le sue parole di riscatto. In principio erano luoghi di rimedio, come una birreria di Monaco; poi vennero i comizi,

sempre più numerosi per frequenza e consistenza, in sale messe a disposizione non casualmente e in modo gratuito da qualche industriale. Infine, come un fiume carsico, il verbo nazista uscì allo scoperto, declamato nelle strade e nelle piazze, con gli altoparlanti a diffondere un progetto politico che diceva di volere restituire ai tedeschi l'orgoglio perduto. Con quei proclami, l'intera Germania, da Amburgo a Monaco, arrivò a capire che dopo tanti pavidi governanti che avevano trasformato la grande nazione teutonica in un ricordo, bisognava affidarsi a un uomo nuovo per un mondo nuovo. Un uomo diverso. Forte. Un uomo che tenesse alto il pensiero, non solo il mento. Come in Italia, con Mussolini, che aveva rimesso le cose a posto dopo la buriana dei rossi, che di piazzata in piazzata, di occupazione in occupazione, avevano pensato di poter «fare come in Russia». Di fare la rivoluzione proletaria. Erano bastati tre anni, al duce del fascismo, per andare al potere. Dalla prima adunata dei Fasci di combattimento, nel 1919 a Milano, alla Marcia su Roma.

Il cammino di Hitler era stato invece più lungo: per ottenere quanto gli spettava aveva dovuto passare per ennesime elezioni, quelle di novembre 1932. La beffa fu che – in realtà – aveva perso voti. Eppure proprio allora Hinderburg gli offrì il cancellierato.

E dunque: si chiamava Hitler, il Mussolini di Germania. Adolf Hitler. Un capo, il Führer . Con lui, ma senza sanzioni e senza più la mortificazione economica dei «danni di guerra», la Germania sarebbe tornata a prevalere non solo in Europa, ma nel mondo intero. Questo era il suo obiettivo. Fin dalla presa del potere.

La terra dei migliori

E dunque: anno d'oro, questo 1935, per la Germania che la testa l'aveva rialzata come e più di prima. Il Führer pensava al mondo ma, soprattutto, pensava al futuro dei tedeschi.

Negli Stati Uniti, regno liberista del capitalismo decadente, in quello stesso anno la casa di produzione 20th Century Fox, la volpe del XX secolo, aveva realizzato *Thanks a Million*, il suo primo film; lo staff di Franklin Delano Roosevelt aveva capito al volo che quella su pellicola poteva essere la forma più potente di comunicazione. Grazie ai cinegiornali, il presidente si preparò a cogliere nel 1936 il secondo dei suoi quattro mandati, sotto la supervisione di Edgar Hoover ormai padre padrone del rifondato Fbi.

Il Terzo Reich non aveva Hoover, ma aveva Goebbels.

Figlio di un ragioniere impiegato come contabile in una fabbrica che produceva reticelle per il gas (quando si dice una macabra coincidenza), Joseph Goebbels, un ometto segaligno e zoppo, che per una congenita deformità dovuta a un piede equino era stato scartato dall'esercito, aveva scalato velocemente le gerarchie del partito nazista, e poi del Reich. Il difetto fisico cui l'aveva condannato la natura non gli impediva però di credere fermamente non solo nell'esistenza delle «razze» umane ma nella superiorità della «razza ariana» su tutte le altre. Sul piano della propaganda – che lui stesso aveva inventata, con la radio, e che controllava in modo maniacale – Goebbels aveva intuito le potenzialità del cinema, anche maggiori della radio, al servizio del regime per promuovere la filosofia nazista, per forgiare i tedeschi di domani. E cosa poteva risultare più seducente per le masse che assistere ai grandi trionfi germanici nello sport attraverso il cinema? Sulla base di quella intuizione, aveva quindi organizzato le sue squadre: troupe armate di cineprese e microfoni erano inviate a immortalare i successi della «razza superiore» in ogni disciplina, automobilismo in primis; in quelle competizioni, infatti, insieme alla superiorità dei piloti nazionali sarebbe stata esaltata anche quella dei mezzi, naturalmente tedeschissimi.

Le troupe coordinate da diversi registi di regime erano quindi calate nella foresta dell'Eifel per riprendere ogni istante dell'annunciato trionfo delle scuderie tedesche. Nei giorni precedenti la gara, i piloti e i manager di Mercedes e Auto Union erano stati immortalati anche nei momenti di relax, con interviste che non lasciavano dubbi su quale sarebbe stato l'esito finale. L'unica incognita riguardava chi, fra i giganti dell'automobilismo patrio, avrebbe ricevuto la coppa del vincitore dalle mani di Goebbels. Quale casa, se Mercedes o Auto Union, avrebbe inserito nel suo palmarès il titolo di quel trionfo. Giornali compiacenti avevano fatto circolare la voce che all'evento avrebbe potuto partecipare lo stesso Führer.

Per i registi, le altre monoposto schierate al Gran Premio servivano solo come elementi di contorno e venivano riprese di sfuggita o sullo sfondo; inoltre, per i piloti

delle altre scuderie, delle altre nazioni, venivano usate ottiche grandangolari, con inquadrature che ne mortificavano le fattezze, facendoli apparire talvolta perfino ridicoli. Del resto, l'incarico era chiaro: da quella giornata, storica per la Germania, si doveva ricavare materiale di opportuna qualità per montare filmati da proiettare in tutte le sale cinematografiche tedesche, e da cui trarre significativi spezzoni per i cinegiornali. Inizialmente, fra i nomi dei cineasti incaricati s'era fatto anche quello di Leni Riefenstahl, la pluripremiata (anche negli Usa) «regista di Hitler»; se non che proprio in quei giorni era impegnata nel montaggio di *Il trionfo della volontà*, film che sciacallando il pensiero di Nietzsche, in quasi due ore avrebbe raccontato ai tedeschi come la Germania fosse riuscita a risollevarsi grazie a Hitler.

Da tanta mobilitazione propagandistica avevano tratto enorme vantaggio Auto Union e Mercedes, destinate appunto a realizzare il trionfo atteso in quella giornata di luglio. La stella a tre punte di Stoccarda – a significare la capacità di realizzare motori per terra, cielo e mare – avrebbe brillato come non mai sull'Olimpo delle corse, falciando l'erba al suo passaggio nell'inferno verde del Nürburgring. Non ci si aspettava meno dai quattro anelli sassoni che, con il loro intrecciarsi, simboleggiavano la fusione di quattro aziende in un'unica e formidabile, e insieme la rinascita della Germania ottenuta tramite l'unione delle sue forze migliori. Come altre grandi industrie tedesche, anche queste case automobilistiche avevano goduto della svolta industriale imposta dal regime. Per evitare la concorrenza fra imprese dello stesso settore, con una legge del 1934 era stata resa obbligatoria la concentrazione industriale: la prima conseguenza fu che le grandi aziende assorbirono le medie e piccole; fra queste, sopravvissero solo i fornitori delle grandi realtà industriali. La parziale detassazione degli utili reinvestiti in settori funzionali allo Stato – come quello automobilistico, insieme a quello bellico – favorì enormemente Auto Union e Mercedes.

Nel luglio del 1935 la Germania splendeva insomma in Europa, autodesignandosi come la terra dei migliori e dal futuro più radioso: la nazione più forte, più potente. Un primato che il Führer voleva mostrare a tutto il mondo con evidenza clamorosa e incontestabile, usando il mezzo di comunicazione più nuovo ed efficace. Cosa si poteva mai fare di meglio che riprendere una gara d'automobili, alla frontiera del progresso tecnologico, per mostrare la supremazia tedesca anche, e soprattutto, in campo industriale, meccanico?

Considerata con iniziale sospetto, dopo i suoi primi passi l'automobile aveva acceso un po' ovunque la fantasia di molti: si vedevano auto scorrazzare per i viali alberati delle grandi città e pure nei paesi di campagna, dove gli agrari si ripulivano dalla farina dei loro granai per salire su quelle torpedo luccicanti, e anche le loro signore sembravano gran dame del bel mondo. Era il motore a scoppio a far muovere queste carrozze senza cavalli, dando una spinta potentissima allo spirito stesso del nuovo secolo, quello delle grandi conquiste tecnologiche. Le corse in automobile avevano poi infiammato la passione dei nuovi tifosi. Ai bordi delle strade o delle piste, non solo uomini ma intere famiglie, si sgolavano per incitare i primi coraggiosi piloti, cavalieri del rischio. L'immagine delle automobili da corsa quali animati enti d'acciaio aveva ispirato pure i poeti, primo fra tutti Filippo Tommaso Marinetti, che a quel «veemente dio d'acciaio» aveva audacemente dedicato un'ode.

> Veemente dio d'una razza d'acciaio,
> Automobile ebbrrra di spazio,
> che scalpiti e frrremi d'angoscia
> rodendo il morso con striduli denti…

Campeggiava sui rotocalchi, l'automobile da corsa: mostro di potenza destinato solo a pochi, ai migliori, a quanti potevano reggerne le briglie tagliando il vento a trecento all'ora sui palcoscenici dei circuiti. E il più arduo di quegli scenari era in Germania: il Nürburgring.

Dopo una preparazione minuziosissima, tutto era finalmente pronto e l'attesa era finita. Dal circuito sdraiato nella foresta si sarebbe levato il ruggito dei motori: piloti che sfidavano il destino in groppa a cavalli d'argento. Tutto a maggior gloria della Germania e dei suoi figli.

Per giorni e giorni, la stampa tedesca aveva tenuto alta l'attenzione sull'evento. Per giorni e giorni gli editorialisti avevano colato fiumi d'inchiostro su quotidiani e rotocalchi che erano passati di mano in mano, fra sorrisi di superiorità. Quei titoli esaltavano, facevano gonfiare il petto.

Siamo noi, i migliori. Siamo noi gli eletti del mondo.

L'attesa frenetica pareva aver svuotato l'intero Paese per concentrarlo tutto lì, lungo quel circuito, in quegli ettari di verde, asfalto e futura gloria. Non solo Müllenbach, il piccolo borgo medievale prospiciente al circuito, che però non superava il mezzo migliaio di anime, era stato assalito come dalle cavallette, ma perfino Magonza e Adenau erano state invase per il Gran Premio: già dai primi giorni della settimana non c'era più una stanza libera fino a Colonia. Chi possedeva una casa ampia a sufficienza aveva affittato lo spazio in più a peso d'oro. Perfino qualche rimessa di trattori, qualche fienile, qualche capannone e stalla per vacche erano venuti buoni come ricovero notturno alla meno peggio. I ragazzini chiedevano ai padri ragguagli su quei mostri di potenza, e quelli si esaltavano sparandole grosse – «Verrà perfino il Führer » – e magnificando le macchine imbattibili che si sarebbero contese l'onore di sfrecciare per prime sul traguardo. «Le Mercedes hanno mille cavalli», «Le Auto Union superano i 400 all'ora», «Caracciola ha vinto cento Gran Premi». Sbruffonate, insomma. Coerenti però con il clima generale che aveva messo al bando ogni forma di verità.

L'autorità sportiva internazionale era intervenuta a livello regolamentare per frenare il pericoloso incremento delle potenze dei motori. Ciò aveva spinto a concentrare la ricerca sui telai, sui materiali, realizzando quindi progetti più complessi per auto più leggere e di conseguenza più sofisticate e più costose. A trarre maggiore vantaggio da questo cambiamento di rotta erano state appunto le case automobilistiche tedesche, che potevano contare su sostanziosi aiuti governativi da parte di un regime che si preparava a conquistare non solo le piste di tutto il mondo, ma i Paesi dove quelle piste si trovavano.

Invece, l'industria italiana in generale e l'Alfa Romeo in particolare s'erano trovate spiazzate, ché il regime fascista non poteva certo gareggiare con quello nazista sul fronte del sostegno economico all'industria delle auto. Né del resto in altri settori, a cominciare da quello bellico, come avrebbe rinfacciato anni dopo il Führer al duce, mentre Italia e Germania si trovavano fianco a fianco nella sciagurata Operazione Barbarossa in terra di Russia.

L’impresa impossibile

La scuderia Ferrari durante il 1935 aveva lavorato al progetto Bimotore dell’Alfa Romeo che, però, pur mettendo in campo una monoposto velocissima, presentava un punto debole e non da poco: le gomme. Il peso eccessivo e sbilanciato di quella monoposto avrebbe costretto a cambiarle più volte nel corso della competizione.

La Bimotore vantava tuttavia una potenza che avrebbe potuto rendere pan per focaccia ai mostri tedeschi. La velocità che poteva raggiungere questa nuova vettura dell’Alfa era in linea con quelle di Mercedes e Auto Union: nella versione allestita per conquistare il record di velocità sul chilometro lanciato e sul miglio, Nuvolari aveva raggiunto i 364 chilometri orari. Questi erano gli aspetti positivi che metteva sul piatto Enzo Ferrari.

Per Nuvolari, invece, una cosa era sfrecciare su un rettilineo, tutt’altra alternare curve veloci e lente, rapide frenate dopo allunghi in piena accelerazione, affrontare tornanti e brusche riprese in uscita di curva. L’industria dei freni e quella degli pneumatici non erano ancora in grado di realizzare materiali per rispondere alla richiesta di simili prestazioni. Per Tazio, portare quella macchina al Nürburgring, in quell’«inferno verde» di curve, avrebbe significato destinarsi alla sconfitta ancor prima di partire.

Dopo aver demolito le ragioni di Ferrari a sostegno della Bimotore, Nuvolari aveva avanzato quindi una proposta che al grande capo era arrivata come una bestemmia: lasciare a casa la Bimotore, e portare in Germania la vecchia e piccola Alfa P3. La reazione di Ferrari era arrivata, come sempre, dopo qualche istante di silenzio. Ma era stata coerente con il suo carattere. Aveva strillato questo e quello, di tutto e di più, girando attorno alla sua scrivania che manco una trottola, con il pugno che di tanto in tanto calava su un faldone. Tazio, dritto come uno stoccafisso, l’aveva lasciato sfogare, restando in silenzio. Alla fine dello sfogo, pacatamente, gli aveva ricordato che in macchina si sarebbe infilato lui, la macchina l’avrebbe guidata lui e a lui Ferrari avrebbe chiesto conto alla fine della corsa. Sapeva quindi bene quel che diceva. Se – come suo pilota – insisteva a segnalare che, per le caratteristiche del circuito tedesco, la P3 sarebbe stata più idonea della Bimotore, allora Ferrari doveva fidarsi: quella vecchia macchina era la loro unica chance contro i tedeschi. «Che me ne faccio di tutta quella potenza se poi mi sbriciola le gomme?»

E alla fine l’aveva avuta vinta il mantovano. «Che Dio ce la mandi buona!» aveva ringhiato fra i denti Ferrari, rassegnandosi a quella soluzione davanti all’argomento definitivo sottolineato da Tazio: «Su quel circuito proprio per quella potenza non reggeremmo un solo giro con lo stesso treno di gomme». «Sarà come dici tu, Nuvolari…» aveva capitolato Ferrari, come chi pensi in cuor suo di andare però incontro a una

disfatta. Tazio aveva sfoderato il suo sorriso cavallino a trecento denti: «Ferrari, tu dammi la macchina che t'ho chiesta, al resto penso io. È il mio lavoro».

Che vuoi replicare ancora a uno così? avrà forse pensato Ferrari tra sé… Di certo, l'impresa sembrava impossibile. Vincere? Con 225 cavalli contro i 500 dei tedeschi? Ma non diciamo sciocchezze! Se Tazio gli avesse portato a casa un piazzamento era già tanto, e lui avrebbe almeno potuto «rientrare delle spese» (ben di più, in realtà, ma il braccino corto del patron modenese era ben noto).

Sarebbe stata solo una comparsata, dunque, quella di Nuvolari al Nürburgring? Mah. I meccanici di Ferrari non pensavano affatto che le cose sarebbero andate così. Per loro, credere che il mantovano partisse battuto ancor prima del via era come bestemmiare in chiesa. A sentirsi sicuri, troppo sicuri, che i loro eroi avrebbero sbrigato senza intoppi la formalità di una gara già vinta – 22 giri per portare a conclusione i 502 km della corsa e ricevere la dovuta gloria della vittoria – erano i tedeschi. Per assistere al grande evento, avevano invaso la foresta dell'Eifel. Sui prati e i pendii a fianco del circuito, erano spuntate tende piccole e grandi, caravan e perfino pensiline per ripararsi dalla pioggia: non vi era dubbio che sarebbe caduta, lungo un circuito dove poteva capitare che in un punto venisse giù il diluvio e in un altro splendesse il sole.

Con i suoi 22 chilometri (per la precisione 22,810 km), il Nürburgring non era una pista, era un azzardo. Chi vinceva lì per tre volte era considerato un «maestro». Non l'aveva costruita il Terzo Reich, ma niente avrebbe potuto risultare più coerente con il nuovo corso tedesco di quel nastro d'asfalto inaugurato otto anni prima, dopo due di lavori. Il suo disegno era stato un capolavoro d'ingegneria, con 172 curve di cui 84 a destra e 88 a sinistra e tutte diverse l'una dall'altra per raggio, inclinazione, pendenza. Di esse, la più impegnativa era quella ripida a 180 gradi del *Karussell* con una sponda inclinata di 30 gradi.

Lo scenario era insomma in grado di esaltare al meglio lo spirito tedesco. Il circuito italiano di Monza si vantava d'essere il tempio della velocità, con quei lunghi rettilinei, in pratica spezzati da due sole curve ché la prima – la curva grande – si faceva in pieno, così come si usciva in pieno dalla curva precedente la parabolica: di fatto, l'unica curva che costringeva a scalare le marce, insieme alle due di Lesmo. Il Nürburgring era un'altra cosa. Per l'impegno che richiedeva poteva competere solo con Montecarlo: quella pista cittadina che pareva un toboga. Sbagliare una curva nel Principato, significava picchiare duramente contro i marciapiedi, con la quasi certezza di rompere una sospensione, forare una gomma. Il cambio e le gomme venivano messe a dura prova, come pure i freni. Ma il circuito italiano, con i suoi poco più di cinque chilometri, e quello monegasco, di soli tre, erano tracciati che non potevano competere con questo tedesco.

In quello scenario unico al mondo, *Der Walkürenritt*, La Cavalcata delle Valchirie, sarebbe risuonata come se a dirigerla fosse Wagner in persona, per salutare il trionfo della supremazia teutonica con l'alluminio argenteo delle frecce a quattro anelli e le stelle a tre punte. Frecce che alla partenza sarebbero scoccate grazie alla potenza superiore di quei motori dal canto quasi melodioso, per cogliere finalmente le meritate corone d'alloro. Tutto era pronto. Restava solo che si compisse la cronaca di una gloria annunciata.

E va bene che Tazio era Tazio, va bene che un altro pilota come lui non c'era su tutta la faccia della terra, ma pure per il «Nivola», come lo chiamavano nel mantovano, *a 'n'gh'éra ordan*. Già, non c'era verso: era proprio un'impresa impossibile…

La coccinella rossa

Davvero? Davvero era un'impresa impossibile mettere il naso davanti ai giganti tedeschi? Be', non restava che aspettare: anche questa volta, il tempo avrebbe fatto il suo mestiere. Non restava che sedersi e stare a vedere. Vedere cosa sarebbe successo in quella foresta.

La mattina della gara, il sole decise di marcare visita. In sua vece s'alzarono delle nuvole che da grigie divennero nere proprio all'altezza del rettilineo di partenza, dove iniziarono una vera sinfonia: cosa assai sgradevole per chi aveva atteso tanto per assistere a una corsa memorabile, e ancora più per i direttori delle squadre costretti a decidere che tipo di gomme montare.

Se avessero avuto la macchina del tempo, i trecentomila spettatori – assiepati in ogni dove attorno al circuito, con sacche imbottite di würstel e birra – avrebbero potuto assistere a un antefatto di quel momento decisivo, che s'era svolto oltre le Alpi, a qualche centinaio di chilometri, fra Enzo Ferrari e Tazio Nuvolari (tanto per cambiare).

Quell'omino tutto ossa e nervi – indicato dai giornalisti sportivi del mondo intero come il più ardimentoso e forse il più forte pilota della storia delle corse – prima di partire per quella nuova sfida aveva incontrato il patron della sua scuderia. Dopo avergli stretto vigorosamente la mano, Enzo Ferrari, piegando leggermente la testa come faceva sempre d'istinto quando voleva dare forza alle sue parole, gli aveva ripetuto una certa raccomandazione. Quale? Portare a casa «almeno un piazzamento». Per ripagarlo delle spese. «T'ho mai deluso?» aveva replicato Nuvolari. «T'ho mai deluso, Ferrari?» aveva ripetuto con quel sorriso a bocca storta che a Ferrari sarebbe poi venuto in mente, quando chiese al telefono cosa fosse successo sul circuito dell'Eifel.

Robe da italiani, avrebbero magari pensato – fra crauti e birra bavarese – quei bravi tedeschi convinti che quel giorno il mantovano sarebbe rimasto tanto indietro che non avrebbe nemmeno potuto prendersi in faccia il pietrisco sparato via dalle gomme degli squali d'argento, per quel mare di distanza che avrebbero dato alla sua ridicola macchinetta. Lui, con la sua piccola coccinella rossa, avrebbe al più svolazzato sul circuito assistendo come uno spettatore qualsiasi alla cavalcata delle valchirie, adorne di quattro anelli e stelle a tre punte. Ché solo spettatore poteva essere quel giorno «il più grande pilota del mondo».

In quel di Mantova, Carolina ingannava il tempo con la sua occupazione preferita: leggendo. E mentre Tazio si schierava sulla griglia di partenza del Gran Premio di Germania, lei s'era imbattuta nella storia di Isadora Duncan. Una storia che univa una grande diva a una macchina. La sua vita di artista – artista non semplice ballerina – aveva rivoluzionato la danza, ma s'era conclusa in modo fatale e sconcertante. È difficile credere che si possa morire per colpa d'una sciarpa, eppure era successo. E non perché

qualcuno l'avesse usata per farle del male, ma perché quella sciarpa alla moda – lunga, lunghissima come si usava in quel periodo – s'era impigliata nei raggi della ruota di una Bugatti su cui Isadora viaggiava, insieme a Vincent Benoît Falchetto.

Questi era un pilota, che avrebbe colto i suoi migliori successi negli anni successivi nei Gran Premi di Orano, di Nîmes e di Antibes. Quel giorno disgraziato, quel 14 settembre 1927, se lo sarebbe ricordato per tutta la vita e ne avrebbe sempre sentito il rimorso perché sua era la macchina con cui erano partiti dal garage per raggiungere l'albergo della diva e passarvi una notte d'amore. «Adieu, mes amis, je vai à l'amour», la leggenda vuole che abbia detto così la Duncan salutando enfaticamente gli amici mentre la macchina partiva. Strangolandola. Che storia! «È la modernità dei tempi nostri», aveva pensato Carolina.

Modernità che, però, attorno all'automobile aveva fatto germogliare una vera e propria mitologia. Quasi un'epica della meccanica, nata sul finire dell'Ottocento: «il secolo coi baffi», perché gli uomini avevano imparato a farseli crescere di ogni forma e consistenza, come testimoniano le foto dell'epoca. In quello scorcio di secolo, i primi trabiccoli che si muovevano senza cavalli, senza buoi a trainarli, avevano fatto la loro comparsa in Fifth Avenue, Piccadilly Circus, sugli Champs Elisées, ma pure in via Veneto. E a bordo di quelle meraviglie della tecnica, di quei sogni in metallo luccicante che facevano strabuzzare gli occhi ai ragazzetti di tutta Europa, facevano bella mostra di sé signore eleganti con guanti di pizzo, cappelli dalle fogge più azzardate e, manco a dirlo, sciarpe. La pittrice Sonia Delaunay non usciva mai, a Parigi, senza accostare gli abiti da indossare alla tappezzeria delle torpedo o delle cabriolet su cui avrebbe viaggiato. Per telefono, s'informava dal suo cavaliere su quali fossero i colori e i motivi geometrici dell'automobile e sceglieva di conseguenza dal guardaroba traboccante. Stravaganze di un milionesimo della popolazione europea, che a quel tempo s'arrabattava nella maggioranza dei casi con le famose e nemmeno tanto metaforiche pezze al culo.

Le premure di Carolina

L'automobile era ancora una «cosa» per pochi. Per ricchi eccentrici che in quel giocattolo avevano trovato una nuova forma di divertimento. Quando Gottlieb Daimler era comparso sulle strade di Stoccarda con quel suo triciclo senza cavalli, la «Cannstatter Zeitung» l'aveva descritto sprezzantemente come un «aggeggio diabolico, ripugnante, pericoloso per la vita e i beni dei cittadini», invitando la polizia a intervenire ogni qualvolta il conduttore avesse avuto l'ardire di mescolarsi per strada alle carrozze coi cavalli, che, finché fossero esistiti, i cavalli, non ci sarebbe stato bisogno di diavolerie del genere. Non era andata meglio a Karl Benz, quando s'era messo per strada a Mannheim con la sua Veloziped (Velo, per gli amici) a 3 cavalli, definita «ridicola e indecente» dalla «Mannheim Zeitung». Il cammino di quelle carrozze senza cavalli sembrava insomma molto, ma molto accidentato, e non tanto per le strade – peraltro ancora quasi tutte sterrate – quanto per una diffidenza più dura delle molte pietre che potevano bloccarne le ruote.

L'incedere dell'automobile nel nuovo secolo sarebbe stato tuttavia inarrestabile, aggirando uno alla volta ogni ostacolo. Se a un primo sguardo quei diabolici trabiccoli potevano apparire pericolosi, si rimediava, come avevano astutamente fatto in Inghilterra, dove, per le strade di Londra, ad avvertire i pedoni del rischio incombente, doveva – per legge – provvedere un *policeman,* camminando una decina di metri davanti al veicolo. A poco a poco le carrozze senza cavalli conquistarono non solo le strade ma anche il linguaggio: per esempio, l'Accademia di Francia attestò l'introduzione nel vocabolario della parola *voiture*.

Nelle tante ore senza Tazio, con i suoi figli ormai adolescenti che non le stavano certo attorno tutto il tempo, Carolina s'intratteneva con la radio, la casa, la lettura di libri e giornali. I rotocalchi che Carolina leggeva per intero erano però quelli che parlavano di corse, del mondo di suo marito. Aveva così scoperto che la prima competizione tra auto s'era disputata una domenica di luglio dell'anno in cui era nata lei, il 1894, sulla direttrice Parigi-Rouen. A organizzarla era stato «Le Petit Journal», un quotidiano parigino, e a vincerla Albert de Dion, che al volante della sua de Dion-Bouton aveva messo tutti in riga, percorrendo i 126 chilometri della distanza fra le due città in 6 ore e 48 minuti, vale a dire alla strabiliante media di 18 chilometri orari. «Certo», avrà forse pensato Carolina, «è proprio il caso di dire che in tre decenni l'automobile ne ha fatta di strada.»

Poi aveva letto di quell'episodio occorso a Frau Bertha Benz. Stufa delle campagne denigratorie orchestrate da quei bacchettoni di giornalisti della «Mannheim Zeitung» contro suo marito, reo di costruire «trabiccoli diabolici», nel pomeriggio di una domenica, con le strade affollate di distinte signore imbellettate e mariti in tuba, era

salita appunto su uno di quei trabiccoli con i suoi due figli piccoli, e s'era messa a gironzolare per le strade della cittadina. Tra le previste e numerose note di biasimo, raccolse pure qualche commento d'ammirazione. E tanto bastava.

Negli anni successivi, le donne non solo si sarebbero messe al volante di quei macchinari senza cavalli, come facevano i loro mariti, ma addirittura, al pari degli uomini, avrebbero partecipato a delle corse. La prima – che quasi tutta la stampa giudicò sfrontata – fu la baronessa romana Maria Antonietta Avanzo, che tuttavia baronessa non era. Quell'appellativo le era rimasto addosso da quando s'era presentata alla sua prima gara. Mica una garetta di provincia, di quelle che con sempre maggiore frequenza venivano organizzate da nord a sud, ma addirittura la Targa Florio! La Maria Antonietta si presentò infatti all'edizione del 1920 della prestigiosa maratona siciliana con una Buick. Un giornale romano, alla ricerca di un titolo forte, l'aveva chiamata «la baronessa volante». Era venuto fuori così, sul momento, come capita non di rado nelle redazioni. Comunque, se non aveva titoli nobiliari, «la baronessa» ne aveva di economici. Prima di assumere il cognome del marito, Eustachio Avanzo, Maria Antonietta si chiamava Bellan e i Bellan erano davvero una famiglia particolare. Pare che nel 1902, cioè a 13 anni, l'esuberante signorina si fosse impossessata della macchina di suo padre guidando per le stradine di Contarina (oggi Porto Viro, in provincia di Rovigo). Purtroppo per lei incrociò, a piedi, proprio il sindaco e lo investì, per fortuna senza grosse conseguenze; sempre per fortuna, quello non sporse denuncia, dopo una sostanziosa donazione al comune da parte di papà Bellan. E pensare che era stato lui, il padre di Maria Antonietta, a incoraggiare la figlia a guidare. E lei fu talmente ammaliata dalle auto da smettere di cavalcare, preferendo a un solo cavallo i molti che poteva avere a disposizione sotto il suo piede destro. Infine aveva deciso che, se potevano farlo gli uomini, poteva farlo anche lei – questo fu il suo motto – cioè disputare delle corse automobilistiche.

Dopo una vita passata a correre in macchina, a più di cinquanta primavere si schierò ancora ai nastri di partenza della Tobruk-Tripoli. Sedici anni prima, dopo una lite furibonda con il marito, aveva pensato bene di lasciarlo, andandosene con i due figli in Australia, dove rimase due anni, creando scompiglio nel jet set di Sidney: addirittura, due corteggiatori si sfidarono a duello per quei suoi occhi neri. Occhi che – a un certo punto – avevano incantato pure D'Annunzio («Nerissima Nerissa, corritrice demoniaca»), nonostante, sbadatamente, l'Avanzo gli avesse uccisa l'amatissima Cheli, la tartaruga che il Vate replicava nei suoi stemmi e regalò in forma di spilla anche a Nuvolari. La sorella Elettra diventò la mamma di Roberto Rossellini, mentre di un altro regista, Luchino Visconti, Maria Antonietta avrebbe contribuito alla liberazione dalle grinfie del torturatore fascista Pietro Koch.

Ma tornando alla sua carriera di pilota, per un soffio non era riuscita a qualificarsi per la 500 Miglia d'Indianapolis del 1932, infilando l'unico cruccio in una collana di soddisfazioni: e non fu per colpa sua, ma per una macchina non all'altezza della concorrenza.

«Che donna, la Avanzo», pensava Carolina che, come sempre, anche quella volta, prima che il suo Tazio partisse per la Germania, gli aveva preparato la valigia. I vari Gunther ed Helga ed Helmut e Gudrun, non sapevano – mentre ingannavano il tempo ingollando birra e ingurgitando würstel, né per altro sarebbero stati interessati a saperlo – del rituale che s'era svolto in quel di Mantova alla vigilia della partenza per l'Eifel del piccolo pilota italiano. Ogni volta che Tazio viaggiava, Carolina, oltre a preparargli la valigia, lo istruiva su quale biancheria usare prima, durante e dopo la corsa, quali maglie e camicie indossare durante il viaggio. «E non sfregarti le mani sporche di grasso sui calzoni, Tazio, tanto meno in faccia, per favore.» Non mancava infine di ricordargli

quali cibi evitare prima della gara.

Ma quella volta, quando aveva finalmente chiuso la valigia, invece d'inseguire suo marito per le stanze di casa per le ultime raccomandazioni – prima fra tutte, di non fumare tutte quelle sigarette! – se l'era ritrovato di sorpresa alle spalle. «Devi metterci dentro anche questo», le aveva detto Tazio con quel sorriso alla Fernandel.

Carolina si sarebbe ricordata di quel disco – che il marito le aveva sventolato sotto il naso, manco fosse un ventaglio d'agosto – quando Ferrari la chiamò al telefono. L'omaccione modenese le aveva gracchiato parole insolitamente ridanciane. Lui, così burbero, quasi ombroso. Non pareva nemmeno il Ferrari che conosceva. Ma questo fu dopo. Dopo quel che accadde in Germania il 28 luglio.

T’ho mai deluso?

Quando mancavano pochi minuti alla partenza del Gran Premio, Tazio si rigirava nella mente le parole che aveva detto a Ferrari: «T’ho mai deluso?»

Per associazione d’idee, al vedere tutti quei pennoni con le croci uncinate nere sventolanti sulle bandiere rosse, gli era venuto in mente che una delusione, in effetti, lui l’aveva rifilata: non a Ferrari, però, ma ad Antonio Aghemo, sansepolcrista della prima ora e sindacalista fascista di Mantova, che gli aveva proposto l’iscrizione al partito. Lui si sarebbe fatto bello con il duce in persona, per quella tessera, e il regime avrebbe incassato il lustro del binomio Nuvolari-fascismo come aveva fatto con Carnera, che aveva conquistato la corona dei pesi massimi, o con la nazionale di calcio. Avrebbe, ma con Nuvolari non c’era stato nulla da fare.

Il fatto è che Tazio era rimasto molto impressionato dalle scorrerie fasciste in territorio mantovano, e in particolar modo per quanto accaduto a Mantova nel dicembre del 1919. All’apice di giornate segnate dalle proteste contro le squadracce, i carabinieri avevano infine aperto il fuoco sulla folla dopo un comizio in piazza Virgiliana, indetto dalla Camera del Lavoro.

La violenza dello squadrismo fascista era stata particolarmente diffusa e feroce nelle campagne padane, dove i proprietari terrieri foraggiavano il nascente movimento mussoliniano, nel timore di quella collettivizzazione delle terre che rappresentava uno dei punti cardine del programma socialcomunista. Importante, con le dovute distinzioni, fu in quelle zone la crescita del fascismo agrario: se in città l’orientamento politico prevalente era di stampo nazionalista, nella sua provincia, come in tutto il cremonese, a raccogliere consensi e denari era il nascente movimento di Mussolini. Bastarono, in effetti, due anni dalla sua nascita perché, con il non trascurabile ausilio di una violenza diffusa e capillare, il fascismo riuscisse a imporsi. Nel 1921, l’organizzazione socialista non aveva più sedi aperte nei paesi del mantovano, a causa dei dirigenti arrestati o emigrati all’estero o trasferiti in altre città, principalmente a Milano e Genova. In quello stesso anno l’intera Italia era ormai allo sbando: lo Stato liberale stava per essere travolto e la pianura padana era teatro di aggressioni sempre più frequenti, sempre più efferate. Il fascismo rurale poteva contare sulla connivenza degli apparati periferici dello Stato, se non sull’appoggio diretto e nemmeno tanto celato delle cosiddette forze dell’ordine, oltre che su una stampa quasi del tutto allineata al nuovo corso politico e che vedeva nel fascismo l’unico bastione valido contro «il pericolo rosso».

Particolare importanza ebbe la strage di Palazzo d’Accursio a Bologna del 21 novembre 1920: fu una conseguenza degli scontri fra squadristi fascisti, Guardie rosse proletarie e forze dell’ordine dopo l’insediamento della giunta socialista presieduta dal massimalista Enio Gnudi. Ci furono 11 morti e 58 feriti. Dopo questo episodio, la

situazione s'incarognì ulteriormente, a suon di spedizioni punitive e camion carichi di fascisti. Camion che partivano di notte per raggiungere le case degli oppositori e manganellarli, purgarli con l'olio di ricino, devastare e dare alle fiamme le Case del popolo. Fra il cremonese, su cui incombeva la figura di Roberto Farinacci, e il mantovano – storicamente «terra rossa» da «bonificare», per dirla col Ras di Cremona – quelle spedizioni si susseguirono frequenti e regolari. Gli obiettivi non mancavano, perché erano zone abitate da un proletariato agricolo che vedeva nel socialismo e nell'anarchia il riscatto dalla propria condizione sociale.

Sempre a Bologna si verificò poi un altro episodio terribile, che generò un ulteriore giro di vite del regime con le leggi cosiddette «fascistissime», con cui il Partito si sovrappose allo Stato. Per le celebrazioni dell'anniversario della Marcia su Roma, il 31 ottobre 1926 Mussolini s'era recato nel capoluogo emiliano per inaugurare il nuovo stadio del Littoriale. Al suo ritorno in stazione, su una macchina scoperta, un colpo di pistola gli aveva attraversato la sciarpa sfiorandogli il collo. L'attentatore, immediatamente catturato, era stato linciato sul posto. Si trattava di Anteo Zamboni, un quindicenne figlio di una nota famiglia di anarchici. Il suo corpo presentava, dopo l'aggressione, 14 pugnalate, un colpo di pistola e segni di strangolamento, oltre a innumerevoli ematomi e fratture. A saltargli addosso per primo era stato un tenente dell'esercito incaricato del servizio d'ordine: era Carlo Alberto Pasolini, padre di Pier Paolo.

Non era il primo attentato a cui il duce sfuggiva, altri lo avevano preceduto. Ma l'attentato di Bologna fu il più utile al regime, che approfittò dell'azione sconsiderata del giovane Zamboni per inasprire la repressione e il controllo con la chiusura dei giornali antifascisti, lo scioglimento dei partiti, l'istituzione del confino. In quei giorni nacque anche l'Ovra, la polizia segreta fascista, e fu reintrodotta la pena di morte per chi avesse attentato contro la vita dei reali e del capo del governo, cioè il duce. Furono inoltre destituiti 126 parlamentari e istituito il Tribunale speciale, che debuttò con l'arresto di Antonio Gramsci nei confronti del quale il pubblico ministero si produsse in un'accoratissima arringa alla fine della quale chiese ai giudici di «impedire a questo cervello di funzionare per i prossimi vent'anni». Ammalatosi gravemente in carcere, Gramsci sarebbe morto nel 1937, dopo aver ottenuto da una sola settimana la piena libertà, concessa giusto nell'imminenza della morte. Tre anni prima aveva ottenuto la libertà condizionale, ma era sottoposto a una strettissima sorveglianza sotto il totale dominio governativo, tanto da non potere nemmeno scegliere il luogo in cui curarsi.

Mentre Gramsci viveva i suoi ultimi giorni, Tazio si ribaltava durante le prove nel circuito di Torino, salvandosi solo perché sbalzato fuori dall'abitacolo.

I latitanti di Castel d'Ario

Se nelle grandi città del Nord, a cominciare da Milano, il fascismo poteva contare sul sostegno di una classe imprenditoriale di stampo industriale, nelle campagne di Emilia Romagna e Lombardia trovò l'appoggio dei grandi proprietari terrieri che lo foraggiarono vigorosamente.

Anche i Nuvolari erano ricchi esponenti della borghesia agricola, ma non s'erano mai occupati di politica. Non che questo fosse un merito, ma nel diffuso consenso che gli agrari dettero al fascismo, il sostegno dei Nuvolari mancò, e chissà se c'entrava qualcosa la vecchia ascendenza di Giuseppe, uno dei Mille di Garibaldi. Anche il rapporto con i loro mezzadri, i loro contadini, i loro dipendenti non produsse echi negativi alla caduta del fascismo, come accadde invece per molte altre famiglie possidenti della zona attorno a Castel d'Ario, per non dire dell'intero mantovano. E, insomma, l'atteggiamento dei Nuvolari nei confronti del fascismo si improntò a una sorta di scostante riserbo. Un contegno che la famiglia di Tazio mantenne coerente per tutto il ventennio perché, di fatto, la loro era una sorta di comunità nella comunità. Nella piccola Castel d'Ario, i Nuvolari bastavano a se stessi, con un contado che dava da mangiare a diverse famiglie e il «sior Arturo» al suo vertice. E il sior Arturo pensava solo alla terra, ai suoi contadini, alla famiglia. E quando, in paese, nel giorno di festa incontrava magari in piazza Garibaldi qualche amico che gli diceva questo e quello del fascismo, o del Mussolini che aveva fatto questo e quello, lui si passava il paletot con una mano, come a spazzolare via la polvere di quelle parole.

Nessuna sorpresa allora tra i fascisti mantovani per la latitanza di aperto consenso (e soprattutto di sostegno economico) da parte dei Nuvolari, perché mai c'era stata non dico vicinanza, ma neppure condiscendenza silente nei confronti dei Fasci di Mussolini, né alla nascita, né lungo tutto il ventennio. Invece non erano stati pochi i mantovani che avevano partecipato alla riunione di piazza San Sepolcro a Milano del 23 marzo 1919, quando erano nati i Fasci di combattimento. L'adunata si era svolta in una sala affittata per l'occasione e che sarebbe rimasta sede dei neocostituiti fascisti. Ad addobbarla ci pensarono gli Arditi, con i loro gagliardetti, i pugnali, i drappi con il teschio e varia chincaglieria fascista, mentre a simbolo della nuova associazione venne scelto il fascio littorio dell'antica Roma. Il programma della nuova associazione fu pubblicato su «Il Popolo d'Italia» solo il 6 giugno successivo. Si trattava di un manifesto che enunciava una serie di punti da realizzare in campo sociale, in nome delle teorie moderniste che avevano al centro «l'uomo nuovo». Un programma che imbastiva teorie ricavate da alcuni scritti di Nietzsche, Sorel, Stirner, ma che pasticciava anche con Einstein e la teoria della relatività enunciata dal geniale fisico tedesco, non ancora in disgrazia in quanto ebreo.

Le cronache d'epoca, di quella domenica 23 marzo a Milano, parlano di un cielo plumbeo e di una pioggerella lieve ma fastidiosa, che non scoraggiò però quanti si accalcarono nella sala dell'Alleanza industriale e commerciale, al piano terra di Palazzo Castagni, prospiciente a piazza San Sepolcro. L'adunata era stata annunciata da Mussolini, dalle colonne del giornale: «Sarà creato l'antipartito, sorgeranno i Fasci di combattimento».

Il raduno, diretto dal capitano dell'esercito Ferruccio Vecchi, approvò all'unanimità tre dichiarazioni che esprimevano: solidarietà verso i combattenti, i mutilati, gli invalidi; avversione all'imperialismo italiano e straniero; lotta contro le candidature dei neutralisti di tutti i partiti. I convenuti furono quindi arringati da Mussolini sulla necessaria priorità di alcuni obiettivi politici, quali l'allargamento alle donne e ai diciottenni della partecipazione al voto, l'abolizione del Senato, la giornata lavorativa a 8 ore (la norma era di 10, ma talvolta si arrivava fino a 12), la partecipazione dei lavoratori al funzionamento tecnico delle industrie, i minimi salariali, la modifica delle legge sulle assicurazioni per le invalidità e la vecchiaia, abbassando il limite di età dai 65 ai 55 anni. In campo militare, si chiedeva l'istituzione di una milizia nazionale e la nazionalizzazione delle industrie belliche. In campo finanziario, si proponeva l'imposta progressiva sul patrimonio, il sequestro dei beni delle Congregazioni religiose, la revisione dei contratti per le forniture di guerra.

Nel suo discorso, Mussolini era andato al sodo senza tanti preamboli, ma ricorrendo alle sue innate capacità oratorie in grado di catturare la massima attenzione di chi stava ad ascoltarlo: «Vi dico subito che non possiamo scendere a dettagli. Volendo agire prendiamo la realtà nelle sue grandi linee, senza seguirla nei suoi particolari».

L'eco di tutto ciò arrivava regolarmente in casa Nuvolari, ma come entrava dalla porta usciva dalla finestra.

L'adunata che tanta influenza avrebbe avuto sul futuro del Paese fu snobbata dalla stampa borghese, ma non dal giornale di Mussolini che diede invece molto risalto all'avvenimento. Il 24 marzo, «Il Popolo d'Italia» uscì infatti con un lungo editoriale in cui il suo direttore spiegò come l'evento di San Sepolcro non avesse deluso le aspettative, oltre alla soddisfazione per la grande e attiva partecipazione di gente arrivata da ogni parte d'Italia. «C'erano moltissimi amici», scriveva Mussolini, «ufficiali, soldati e operai, che ci hanno seguito fedelmente giorno per giorno, nella nostra aspra e ormai quinquennale battaglia. Ma tutto ciò non è l'essenziale. L'essenziale è che l'assemblea è stata attiva. Caso forse unico nella storia della nostra politica nazionale la discussione è stata esaurita in 4 ore appena. Forse ne sarebbero bastate 3; tutti hanno compreso che era perfettamente inutile, anche perché troppo facile, dar fondo all'universo. Occorreva, piuttosto, deliberare un'infinità di problemi speciali, tracciare le linee programmatiche dell'azione nostra. E questo è stato fatto.»

Il nuovo passo del neonato movimento sarebbe stato creare gli organi di attuazione del programma. Organi che dovevano nascere in tutto il Paese. «Ogni amico e lettore nostro deve farsi iniziatore del Fascio. Non importa di essere in molti. Oserei dire che è preferibile, se non necessario, essere in pochi. Cinque, dieci individui bastano per costituire un Fascio. Ora che la strada è segnata si tratta di camminare audacemente innanzi.»

Segno distintivo del neonato movimento era l'attivismo. Fu così che vennero organizzate le prime azioni dei primi fascisti con la formazione di squadre di camicie nere. La camicia nera come divisa era stata mutuata dagli Arditi – i soldati scelti dell'esercito durante la Grande Guerre – ed poi ripresa anche dai Fiumani di D'Annunzio, molti dei quali aderenti ai Fasci. Fra i convenuti di San Sepolcro c'erano anche adepti del futurismo, il movimento artistico e culturale che aveva in Filippo

Marinetti il leader riconosciuto. Una componente con cui Mussolini fu costretto confrontarsi più di quanto avrebbe voluto. Fu proprio Marinetti – che vedeva nell'azione il momento principale della prassi politica – a guidare il 15 aprile successivo quello che sarebbe stato ricordato come il primo atto dei Fasci di combattimento: l'assalto alla sede del giornale socialista «L'Avanti!» e la sua devastazione. Mentre per strada venivano aggrediti i socialisti, da una stanza del quotidiano ormai in mano ai fascisti, fu sparato un colpo di pistola che uccise accidentalmente il soldato Martino Sperone. Temendo una reazione da parte dei rossi, Mussolini cercò di reclutare il maggior numero possibile di Arditi, oltre a stipare nelle stanze di «Il Popolo d'Italia» materiale da combattimento.

Questi fatti non potevano restare senza una reazione politica a livello nazionale, e Mussolini giocò quindi d'anticipo, attaccando dalle colonne del giornale il governo di Francesco Saverio Nitti, che a suo dire incarnava il peggio di una classe politica ormai prossima a essere spazzata via. Da un tavolino posto davanti alla sede del «Popolo», raccolse le firme a sostegno della spedizione a Fiume di Gabriele D'Annunzio. Nell'occupazione militare della città slava, Mussolini vedeva infatti una possibile scintilla per una futura rivoluzione fascista; tuttavia il poeta-soldato e i suoi 2600 militari ribelli finirono per essere sgomberati da Fiume dal regio esercito italiano, a colpi di cannone, sedici mesi dopo l'inizio dell'impresa: il 24 dicembre 1920.

Cronache, queste, che in casa Nuvolari arrivavano attraverso la radio e la stampa, principalmente la «Gazzetta di Mantova», il quotidiano che vantava la primogenitura fra i giornali italiani – pubblicato fin dal 1664 – e che aveva raccontato per secoli la storia di quelle terre attraversate dal Po, che ne avevano fatto la fortuna.

La domanda «T'ho mai deluso?», quindi, Tazio non l'aveva rivolta mai ai capoccia del fascismo mantovano, semplicemente perché tra loro non c'era nessuna promessa, nessuna complicità. Certo, il collettivismo comunista era una sorta di bestemmia anche in casa Nuvolari, dove la passione per l'imprenditoria scorreva nelle vene di tutti i membri della famiglia; compreso Tazio che – non a caso – prima dello stesso Enzo Ferrari aveva provato a unire l'utile al dilettevole, fondando nel 1927 una propria scuderia per le corse. Se le cose fossero andate come avrebbe voluto, sarebbe stato un imprenditore nel mondo delle competizioni, dove c'era ancora tanto spazio per crescere sotto il profilo economico. Perché, se Tazio amava le gare, non significava che avesse dimenticato d'essere un Nuvolari, cioè uno con l'impresa nel sangue, uno che, come tutti in famiglia, alle chiacchiere preferiva «i fatti».

Una catena come sciarpa

I primi fatti con cui Tazio incanta il pubblico all'inizio della sua carriera sono quelli al suo debutto delle corse in moto. Che fosse un tipo originale, la gente lo capì fin dalla prima gara, quando si presentò – come poi avrebbe sempre fatto nelle corse a due ruote – con una catena al collo, manco fosse una sciarpa. Una catena d'acciaio di quattro chili buoni. Se la portava appresso nel caso si fosse rotta quella della moto. E non c'era nulla di più facile su quei tracciati sterrati, pieni di buche, dossi, pietre, che quando pioveva diventavano pantani insidiosi. Stare dietro a un avversario significava fare i conti con i sassi che avrebbe sollevato la sua ruota posteriore: per questo lui portava sempre due paia di occhialoni, di cui uno girato dietro il collo. Più d'una volta erano stati colpiti da una pietra.

Quando pioveva, i piloti diventavano quasi indistinguibili e lo stesso pubblico faticava a riconoscerli, ormai resi uguali dalle maschere di fango, con le maglie fattesi tutte dello stesso colore. Invece, lui, Tazio, riusciva a farsi notare. Il suo stile era diventato presto inconfondibile, e la gente, sempre più spesso, si recava alle corse per vedere il «Nivola». Solo lui faceva certe acrobazie, solo lui era capace di fare tutta una curva in derapata con la moto, tenendo fuori una gamba a marcare l'equilibrio. I suoi ammiratori erano ormai trasversali a tutte le classi sociali e non mancavano le ragazze che, avendone letto sui giornali, volevano vederlo dal vivo, quel mantovano tutto ossa e nervi e pure piccoletto, «ma che fascino, diobono!»

Ma già in questo periodo «motociclistico», Tazio iniziava a correre pure in macchina. Si alternava, insomma, fra le due e le quattro ruote, senza distinzioni, bastava correre, ché se ci fosse stata magari una corsa di tricicli, lui si sarebbe iscritto. Come quella volta, nel maggio del 1923, alla Parma-Berceto, che nella stessa giornata aveva partecipato a due gare: alla mattina in moto, al pomeriggio in auto.

Questa sua passione, quasi ossessiva, per le gare era percepita dalla gente come una sorta di purezza di spirito, di un uomo che attraverso la competizione metteva in gioco tutto se stesso. Un pilota che usava il suo stesso corpo quasi fosse la componente di una moto, di una macchina. Anche quella sua disinvoltura nel passare da una categoria all'altra, perfino nella stessa giornata, incendiava il tifo dei suoi estimatori, il cui numero aumentava di corsa in corsa. E con sempre più frequenza i giornali riportavano le sue imprese, perché le sue imprese facevano notizia, e gli stessi cronisti erano contagiati da quel «Mantovano volante», intingendo loro stessi la penna nel calamaio dell'audacia diventata regola, dello strabiliante diventato ordinario.

Nuvolari, el conductor de l'emoción, riportarono a caratteri cubitali i giornali spagnoli dopo i suoi funambolismi a Sitges, un catino di due chilometri di percorso, chiuso da due curve paraboliche per non perdere velocità, da girare per ben 350 volte, mettendo

così insieme i 700 chilometri previsti per la competizione. Ovviamente, le due paraboliche erano prive di parapetto a protezione, ma lui su quelle curve osava l'inosabile, facendo sbiancare più volte il buon Decimo, il suo meccanico, che l'aveva seguito pure in quella stravagante – e pericolosa – gara spagnola. Non vinse la corsa, ma conquistò il cuore degli spagnoli.

«Per il suo ardimento», scrisse su «La Jornada Deportiva» l'articolista, «per la sua energia, per il suo virtuosismo che deve essere considerato pari a quello dei famosi Bordino e Salamano, Nuvolari conquistò gli spettatori. Vi fu un momento nel quale Divo e Resta mandarono fuori pista Nuvolari. Il pubblico protestò violentemente. Alla fine, una straordinaria ovazione accolse il corridore della Chiribiri anche se aveva perso la partita, perché egli non correva per alcun altro scopo che la gloria di battere i suoi avversari in velocità, sebbene in una lotta impari.»

Le sue gesta sui circuiti di tutta Europa erano ormai epiche. Del resto, come non restare a bocca aperta quando uno – invece di stare ben lontano da un muro – ci strisciava contro per sfruttarne il contenimento e avere la possibilità di slanciarsi nella curva con maggiore velocità? Per mettere in pratica questa tecnica circense s'era fatto realizzare un busto su suo preciso disegno e con l'indicazione dei materiali da usare, perfino su dove fare le cuciture perché non gli dessero fastidio.

A raccontare quelle gesta, oltre ai cronisti, c'erano schiere di fotografi e quando accadeva qualcosa di particolare, si ricorreva ai disegnatori per relazionare al pubblico l'ultima prodezza di Tazio. Perché quando c'era lui, quando correva Tazio, c'era da star sicuri che qualcosa sarebbe successo.

Lo zampone di quello lì

L'onorevole Giacomo Matteotti abitava al civico 40 di via Pisanelli, prospiciente il Lungotevere. Il 10 giugno 1924, cioè l'ultimo giorno della sua vita, era uscito di casa alle 16:40. Pochi minuti dopo era stato infatti rapito da alcuni uomini che lo attendevano su una Lancia Lambda. Uomini di Mussolini – capeggiati da Amerigo Dùmini, un fascista della prima ora – che avevano progettato ed eseguito l'agguato, dando corso a un ordine preciso.

Nell'ultimo discorso alla Camera di dieci giorni prima, il 30 maggio, il deputato e segretario del Partito socialista unitario aveva contestato la validità delle elezioni politiche del 6 aprile in quanto segnate da brogli e da un clima di violenza e di intimidazione che ne aveva fortemente inquinato lo svolgimento. «Un discorso duro, circostanziato», aveva spiegato il professor Andreasi a Decimo, il meccanico di Tazio, suo ex allievo in sesta elementare e che ogni tanto gli faceva qualche lavoretto in casa, aggiustandogli ora questo ora quello. Quel primo giorno di settembre, Decimo era andato a casa del professore per sistemargli la veranda, armato di stagno. E, come spesso accadeva, anche quella volta, avevano fatto due chiacchiere, cioè Decimo faceva domande e poi ascoltava risposte: gli interessava il parere di quell'uomo di cultura, il «suo» professore personale. E dunque, nutrendo orientamenti socialisteggianti, di tanto in tanto il Decimo chiedeva al professore un parere su quanto accadeva nel Paese. Il ritrovamento del cadavere di Matteotti in avanzato stato di decomposizione, dopo Ferragosto, l'aveva assai turbato, e Andreasi non s'era meravigliato quando Decimo aveva aperto l'argomento.

Il professore, che aveva sempre nutrito sentimenti di profonda ammirazione per l'onorevole, era arrivato al punto, cioè al discorso alla Camera che ne aveva decretato la morte. «Più volte», aveva spiegato il professore, «Matteotti aveva letto da suoi appunti per snocciolare i dati sugli episodi di violenza verificatisi un po' ovunque, di aggressioni e impedimenti ad accedere ai seggi per gli elettori notoriamente ostili al regime.» Il professor Andreasi s'era quindi fermato per andare a prendere un ritaglio dalla scrivania nel suo studio. Tornato in soggiorno, aveva guardato il suo ex allievo: «Sai Decimo come aveva concluso il suo discorso Matteotti? Dicendo ai suoi compagni di partito "Io, il mio discorso l'ho fatto, adesso voi preparate il discorso funebre per me"».

Molti anni dopo, lo storico Renzo De Felice, riconosciuto come il più autorevole studioso del fascismo, avrebbe spiegato come quella mozione d'invalidazione delle elezioni – presentata da Matteotti e respinta con 285 voti contrari, 57 favorevoli, 42 astenuti – fosse un risultato coerente con le forze presenti alla Camera. E allora perché quel discorso? «Perché», spiega De Felice, «l'intento di Matteotti non era quello di ottenere un'impossibile invalidazione delle elezioni, ma di avviare una nuova fase di

opposizione più compatta e aggressiva nei confronti del regime da parte di tutte le forze democratiche presenti in Parlamento.»

Il giorno dopo quella conversazione con il professor Andreasi, Decimo aveva incontrato Tazio come d'accordo per parlare di una corsa della settimana successiva e gli aveva riferito i discorsi avuti con il suo ex insegnante. Tazio l'aveva ascoltato con il sopracciglio sinistro che di tanto in tanto s'alzava – una sua consuetudine quando qualcosa non gli aggradava. Alla fine del racconto di Decimo, s'era girato di scatto e aveva detto qualche parola che però il suo meccanico non aveva capito.

«Cosa?»

«Niente, niente, *lassa perder* Decimo.»

Poi era uscito dallo studio, per tornarvi con un biglietto in mano. «M'è arrivato un pacco, Decimo. Un pacco con dentro uno zampone e questo bigliettino. Omaggio di un certo Ferrari. Ti dice niente a te, 'sto nome?»

Al Decimo, quel nome, qualcosa gli diceva, ma non riusciva a fare bene mente locale. Guardando fuori dalla finestra Carolina – che rientrava con Giorgio, Alberto, e sua sorella Artura – Tazio, che voltava ora le spalle al suo meccanico, ed era intento a salutare la famiglia facendo ciao ciao con entrambe le mani, aveva continuato che quello lì doveva essere un pilota. «Un corridore che ho incontrato da qualche parte. *Te se ricordet*, Decimo?»

No, Decimo, non ricordava.

Del resto, all'epoca di quello zampone, il futuro Drake era solo ed esclusivamente un pilota, uno dei tanti. E come molti altri suoi colleghi era rimasto colpito dallo stile di quel mantovano: uno stile che non aveva nessun altro, ma che era tremendamente efficace. Tanto, da volerne carpire il segreto. Per questo gli aveva mandato in dono quello zampone. Oddio, non per un semplice attestato di stima verso un asso come Tazio – non sarebbe stato un gesto coerente con il carattere di Ferrari, che non faceva mai niente per niente – ma spinto dalla sua indole di predatore di segreti, dal desiderio di entrare in confidenza con quel pilota che andava forte come nessuno mai. E capire come diavolo facesse. Una curiosità che tuttavia Ferrari avrebbe potuto soddisfare solo cinque anni dopo quell'omaggio culinario, cioè alla nascita della scuderia Ferrari.

L'occasione gli si presentò alle prove del circuito delle Tre Province. Nuvolari era già pilota Ferrari, e il suo patron gli chiese di portarlo per un tratto sull'Alfa 1750 che gli aveva messo a disposizione per la gara. Tazio affrontava quella corsa per la prima volta ed era perciò guardingo – per quanto poteva esserlo lui – nei confronti di un circuito che non conosceva. «Alla prima curva», raccontò lo stesso Ferrari, «ebbi la sensazione precisa che Tazio l'avesse sbagliata e che saremmo finiti nel fosso. Mi irrigidii nell'attesa dell'urto. Invece ci ritrovammo all'imbocco del rettilineo successivo con la macchina in linea. Lo guardai: il suo volto scabro era sereno, normale, non di chi è fortunosamente scampato a un testa-coda. Alla seconda e terza curva l'impressione si ripeté.»

Nel frattempo, Ferrari aveva notato che per tutta la parabola delle curve, Tazio non sollevava il piede dall'acceleratore, tenendolo anzi a tavoletta. «Di curva in curva», proseguì Ferrari, «capii il suo segreto.» E il segreto era che Nuvolari abbordava le curve, entrandovi prima del loro naturale ingresso. «Puntava il muso della macchina contro il margine interno, proprio nel punto dove la curva aveva inizio, faceva quindi partire la macchina in derapata e sfruttando la spinta della forza centrifuga, quando la curva si riapriva sul rettilineo, la macchina si ritrovava con il muso dritto.»

Una manovra possibile all'epoca, perché – contrariamente alle attuali – le macchine allora avevano ruote non indipendenti e le gomme erano gonfiate a pressioni più alte. «In quarant'anni di corse, qualcosa del genere l'ho vista fare solo a Stirling Moss»: parola di Enzo Ferrari.

Schermaglie

E insomma, lo stile di Tazio impressionava tutti, mica solo Ferrari. Ma chi lo giudicava un semplice scapestrato, uno votato solo alle corse, non aveva capito nulla di lui. Tazio aveva iniziativa. Intraprendere era per lui normale, come era normale usare un muro strisciandoci contro per uscire più veloce da una curva. Non a caso, un'impresa, nel senso di intrapresa commerciale, l'aveva organizzata: con l'Achille, Achille Varzi – il rivale di sempre su tutti i circuiti e con ogni mezzo, ma anche amico e collega stimato – e con Cesare Pastore, un ricco agricoltore. Il talento al volante non aveva però trovato riscontro a livello manageriale, né da parte sua né di Varzi, e l'impresa alla fine fallì. Lui e Varzi erano così tornati a fare il mestiere più redditizio, almeno, al momento. Che era infilarsi in un abitacolo e sfidare la morte a 300 all'ora, per vedere chi – fra loro – aveva l'ardire di guardarla più da vicino, e farle marameo, tagliando un traguardo impossibile ai più.

Tutti e due, Tazio e Achille, avrebbero fatto parte della scuderia Ferrari, anche se il sodalizio fra Varzi e Ferrari si sarebbe bruscamente interrotto nel 1934, quando i destini del cavallino rampante e del galliatese si separarono con strascichi velenosi, facendo la gioia dei giornali, a cui non bastavano le colonne per raccontare le diverse versioni fornite dai rispettivi ambienti. Ovviamente, ognuno tirava l'acqua al suo mulino, esagerando i torti altrui, finché «La Gazzetta dello Sport» del 26 gennaio 1935 ospitò una lettera di Varzi.

«Le sarò grato», scriveva Achille, «se a correggere talune impressioni errate e a precisare altre affermazioni inesatte, vorrà pubblicare queste mie brevi dichiarazioni, che chiariranno le ragioni per le quali io non ho creduto di continuare a far parte della scuderia Ferrari. In primo luogo, la scuderia Ferrari non ha creduto di rinnovare il contratto dello scorso anno. Infatti, le due proposte che io ebbi dalla scuderia Ferrari erano nettamente inferiori a quelle dello scorso anno e, senza giustificate ragioni, poiché i premi da me conseguiti nel 1934 mi sembrano eloquenti per ciò che riguarda il mio rendimento. Lo stesso criterio la scuderia Ferrari non ha adottato per corridori stranieri, ai quali ha offerto cifre superiori a quelle dello scorso anno. In secondo luogo, io avevo preventivamente dichiarato al signor Ferrari che non avrei fatto parte della squadra della scuderia Ferrari nel caso vi fosse incluso più di un corridore straniero. In terzo luogo io non ho mai preteso di avere preferenze di sorta, ma unicamente una parità di trattamento con gli altri corridori, che non sempre si verificò nella passata stagione. Ritengo sia un mio dovere tutelare il nome che mi sono creato nel mondo automobilistico e specie all'estero; e ritengo non sia eccessiva pretesa da parte mia non vedermi posposto in una squadra italiana a corridori stranieri.»

Precisazioni che avevano trovato puntuale e immancabile risposta, sempre

attraverso la stampa, da parte di un Enzo Ferrari che, quando c'era da polemizzare, ci si tuffava a pesce. «La Scuderia», rispondeva piccato, «ha offerto al signor Varzi le stesse condizioni dello scorso anno come percentuali e come stipendio; un autorevole comune amico fu pregato a far ciò, poi, viste infruttuose le sue insistenze, l'incarico venne rimesso al segretario del Sindacato corridori, che può confermare l'esattezza della nostra asserzione. I corridori stranieri ingaggiati percepiscono indennità notevolmente inferiori a quelle percepite e offerte al signor Varzi, sia per il passato che per il corrente anno; non solo, ma nessuna reale miglioria è stata offerta al cav. Chiron che per il terzo anno ha rinnovato il proprio rapporto di collaborazione con la Scuderia. Anzi, possiamo dimostrare che la considerazione che la Scuderia ha del valore della collaborazione con il signor Varzi, l'ha indotta e la induceva a riconoscergli una cifra che è sempre superiore a quella degli emolumenti previsti per gli altri cinque corridori della Scuderia tutti sommati e cioè Chiron, Sitges, Dreyfus, Brivio, Comotti. Fu tenuto in debito conto il desiderio del signor Varzi e infatti la riconferma del secondo corridore straniero, cioè del cav. Chiron, avvenne quando ormai restavano poche speranze di combinare con il signor Varzi. La parità di trattamento gli fu sempre riconosciuta, anzi, il signor Varzi usufruì dei diritti della sua classe e del suo grado di capo équipe ed ebbe modo di scegliere le macchine, quando ciò fu materialmente possibile; se gli avvenimenti talvolta non lo favorirono, questo non può essere imputato come colpa della Scuderia. Con le stesse attribuzioni e diritti gli fu offerto di continuare la sua collaborazione anche nel 1935. Aggiungiamo solo il rammarico di aver perduta la sua preziosa collaborazione, ma non è colpa nostra se le possibilità finanziarie non ci consentirono di offrirgli quella sistemazione che egli desiderava e che altri, all'estero, hanno potuto facilmente e logicamente riconoscergli, anzi, in produzione ben maggiore.»

La stoccata finale faceva riferimento all'ingaggio principesco offerto dalla Auto Union al pilota galliatese, come a dire che Varzi se n'era andato per ragioni di soldi e aveva addotto solo pretesti per spiegare il divorzio da Ferrari. Un mercenario, insomma. Un uomo al passo con i tempi di quel Novecento in cui era nato, contrariamente a Tazio che era un uomo dell'altro secolo.

Il mondo nuovo

La vita di Tazio corse parallela al realizzarsi di un mondo nuovo, inimmaginato. Un susseguirsi di rivoluzioni in tutti i campi pronte a tradursi in quotidianità. Le possibilità economiche dei Nuvolari consentivano alla famiglia di accedere a ogni novità non appena si palesava: dall'elettricità all'acqua corrente in casa, alla radio, fino alle motociclette e alle automobili che tanto fascino esercitarono sul piccolo Tazio fin dalla sua infanzia.

Il progresso generalizzato aveva prodotto un profondo ottimismo: niente sembrava precluso all'«uomo moderno» che era tornato «vitruviano». Delle nuove tecnologie s'era però avvantaggiata anche l'industria bellica, con la produzione di nuovi e crudeli strumenti di morte, quali i gas. Era stata quindi orribilmente cruenta, e feroce come mai prima, la guerra che, terminata nel 1918, aveva visto tramontare i grandi imperi europei, ridisegnando la geografia e la storia dei popoli del vecchio continente.

Lo sviluppo economico delle industrie collocò la nuova classe operaia al centro di tutto il Novecento. Mentre la prima rivoluzione industriale s'era sviluppata nel segno della produzione tessile e della tecnologia del carbone, la seconda mosse i suoi primi passi sotto l'egida dell'acciaio, dell'elettricità e della chimica, oltre a coincidere con l'affermazione delle grandi concentrazioni imprenditoriali e finanziare. Furono anche gli anni delle grandi invenzioni e dei grandi brevetti. Personaggi come Edison, Dunlop, Bayer, Siemens avrebbero trasformato i loro nomi in marchi, protagonisti della società dei consumi nata di fresco. Come aveva previsto nel suo *Capitale* Marx, la crescita della produzione industriale rappresentò una gigantesca fase di ristrutturazione del sistema capitalistico, determinando il collasso degli artigiani e delle piccole attività, soppiantate da realtà produttive di proporzioni sempre più grandi.

Tra pro e contro del nuovo secolo, il mondo occidentale guardava comunque con fiducia e ottimismo al futuro, sicuro che progresso, benessere e pace avrebbero prevalso dopo il massacro della guerra mondiale. Negli anni Trenta, superando il milione di chilometri di sviluppo lineare, la rete ferroviaria mondiale avrebbe cambiato radicalmente la vita quotidiana della gente comune, ma altrettanta importanza rivestì agli albori del secolo la nascita del motore a scoppio, che attorno a cui furono costruite automobili, motociclette, aeroplani. E proprio le auto incarnarono più di tutto la novecentesca rivoluzione degli spostamenti e quindi dei rapporti sociali. Ebbero inizialmente un prezzo elevato a causa della loro produzione artigianale e in piccoli numeri, tanto da rendere il loro acquisto accessibile solo all'alta borghesia. Nei dintorni di Castel d'Ario, la famiglia Nuvolari fu a lungo una delle pochissime a possederne una, mentre nei loro campi venivano utilizzati i trattori.

Comunque, all'indomani della prima guerra mondiale, le automobili cominciarono a

essere più frequenti sulle strade delle metropoli americane ed europee, in seguito all'industrializzazione del settore automobilistico e alla visione di un imprenditore statunitense, Frederick Taylor, che aveva elaborato un modello di produzione finalizzato all'ottimizzazione del lavoro operaio mediante la suddivisione in compiti semplici e ripetitivi.

Fra i primi a mettere in pratica il Taylorismo, fu un altro statunitense, Henry Ford, che lo aveva applicato già nel 1913. Grazie al sistema rivoluzionario della catena di montaggio per la costruzione del suo celebre «modello T», Ford aprì l'industria dell'automobile alla possibilità della produzione in serie, facendo scemare di molto il prezzo unitario. Ciò nonostante, le automobili restarono prerogativa delle classi sociali privilegiate fino al cosiddetto boom economico della fine degli anni Cinquanta.

La moderna fabbrica realizzata da Ford è rimasta un paradigma per tutte le fabbriche del Novecento, Fiat compresa. Era nata appunto con Ford una filosofia non solo industriale, ma dalle molteplici concatenazioni, tanto da generare il neologismo «fordismo». Un modello che funzionò anche quando non fu più tempo d'automobili e le industrie di tutto il mondo avrebbero subito una totale riconversione della loro produzione in funzione bellica.

Nonostante le speranze di pace e prosperità, infatti, l'esito della Grande Guerra e il trattamento riservato dalle potenze vincitrici alla Germania sconfitta contribuirono a conseguenze opposte. Nel giro di quindici anni, una nuova miccia era già pronta ad accendersi per un nuovo e ancora più terribile conflitto mondiale, con un detonatore innescato da una Germania che, dopo aver rialzato il capo con Hitler, volle tornare a conquistare il mondo anche sul piano economico, sopravanzando e anzi distruggendo il mai troppo detestato mondo anglosassone, Stati Uniti in testa.

La giornata del Gran Premio di Germania, nel luglio 1935, non era quindi, né poteva essere, solo una semplice competizione di automobili, ma la vetrina del nuovo Reich tedesco. La sparuta pattuglia di concorrenti stranieri ammessi a gareggiare nel tempio tedesco della velocità – compreso l'esile pilota italiano che aveva fatto la storia delle corse fino a quel momento – doveva recitare un ruolo preciso nello spettacolo: quello degli sconfitti, surclassati dai rappresentanti di una «razza» superiore anche nel mondo dei motori e della meccanica. Tazio Nuvolari rappresentava il passato, così come i piloti tedeschi incarnavano lo spirito del mondo nuovo. Ma la competizione, quell'omino di Mantova, l'aveva nel sangue, come tutti i Nuvolari. E poco importava con quale mezzo: quel che importava era la competizione. Su un cavallo o un'automobile o una motocicletta o una bicicletta, com'era successo quella volta a Monza con Giuseppe Campari, il collega Campari, formidabile pilota affettuosamente chiamato «el Negher» nell'ambiente delle corse per la sua carnagione olivastra, che faceva pensare più al meridione che alla sua lodigiana Graffignana, dov'era nato giusto cinque mesi prima di Tazio.

El Negher

Un giorno, a Milano per affari di famiglia, Tazio aveva incontrato casualmente Campari, e trovandolo oltremodo ingrassato, gli aveva rimproverato che doveva smetterla di ingozzarsi tutte le volte che si metteva a tavola, e fare invece un po' più di sport. Lo diceva, il mantovano, ripensando a una volta che passando dalle sue parti, el Negher era andato a trovarlo ed erano usciti a pranzo. Nella trattoria del Nando, nella prima campagna di Castel d'Ario, Campari non s'era fatto mancare niente. Gras pistà, ciccioli, culatello, gnocco fritto, luccio in salsa, agnolini, risotto coi saltarèi, bolliti misti, polenta, torta sbrisolona: per spingere giù tutto, Cabernet dei colli mantovani e Pinot grigio del Garda. Insomma, un'abbuffata. Perfino il Nando, che di buone forchette se ne intendeva, quando Tazio era andato a pagare con la scusa di andare al bagno, aveva commentato sottovoce: «Ma l'è 'n pozz senza fond, al to' amich».

«Al me' amich l'è Campari, Giuseppe Campari.»

«Al campiù?»

«Propre…»

E dunque, in quell'incontro milanese, Tazio aveva rimproverato el Negher.

«Ti at ghè de magnà de meno, Giuseppe… Ti at ghè de fâ un po' più sport…»

«Sport? Ma se corro in macchina… Che dici!»

«Voglio dire, ti at ghè da mœuvar… ti devi muovere, devi camminare, andare in bicicletta.»

«In bicicletta? Ah, mi caschi proprio bene, caro il mio Nuvolari… Sappi che ieri il sottoscritto ha infilato cento chilometri dritti dritti, alla media di 32 all'ora!» E subito dopo, da tenore mancato, aveva attaccato l'aria più celebre della *Turandot* di Puccini. «*Dilegua, o notte! Tramontate, stelle! All'alba vincerò, vincerò, vincerò!*»

«E smettila di cantare… mi spacchi i timpani…»

«Ma se…»

«Ma se, ma se, ma se… ma se la finisci di sparare panzane non è meglio? Panzane che ti vengono bene con quella panza… cento chilometri in bici, a 32 de media, poi… Ma va' va', fâ 'l piasè…»

«Varda che mi a n' gò mia problemi a fare cento chilometri in bici…»

«Alura, fèmia 'na roba… Facciamo una cosa. Una corsa, una sfida. In bici, s'intende…»

«Ah, par mi, mi sòn già bell'e pronto.»

«Però, si fanno le cose per benino.»

«Cioè?»

«Cioè si stila un regolare verbale di sfida alla presenza di testimoni, caro il mio Campari.»

«Par mi, va ben, organizza.»

E fu così che il verbale fu redatto e ufficialmente letto.

«Oggi, 27 febbraio 1932, in quel di Milano, s'è stabilita regolare sfida ciclistica fra Tazio Giorgio Nuvolari, nato a Castel d'Ario il 16 novembre 1892 e Giuseppe Campari, nato a Graffignana l'8 giugno 1892, su un percorso di cinque giri della Piazza d'Armi di Milano. La sfida avrà luogo il 5 marzo prossimo venturo e sarà disputata con qualsiasi condizione meteorologica. Il premio per il vincitore consiste in una medaglia d'oro del valore di lire 100. Vengono altresì depositate lire 300 da parte di ognuno dei contendenti. Al vincitore, saranno riconosciute inoltre lire 200 come rimborso spese.»

Un documento quasi notarile, insomma, voluto in quella forma pedante dallo stesso Nivola, che sul piano degli affari, smetteva i panni del pilota più scapestrato per indossare quelli del contabile più accorto. Ripensando poi al teatro della disfida, Tazio aveva proposto di spostarlo «in luogo idoneo», vale a dire, l'autodromo di Monza. E finalmente arrivò il giorno. Il sole splendeva e l'aria era mite. Quali condizioni migliori per sgropparsi cinque giri, cioè quasi 30 chilometri sullo stradale di Monza? I tifosi dei due contendenti avevano scommesso su chi sarebbe stato il vincitore. Gli animi si scaldarono, anche per i bicchieri di vino che i due schieramenti si concessero generosamente. Un brindisi lo fecero anche loro, Tazio e Giuseppe. Brindisi cavallereschi. «E che vinca il migliore».

«Cioè Tazio!»

«Cioè, Giuseppe!»

Pronti? Via!

Tazio inforcava la sua Bianchi dalle tante soddisfazioni nella pianura mantovana; Giuseppe, una più comoda bicicletta da donna, cioè senza ingombri per poter ospitare comodamente la debordante *panza*. In pista, dopo essersi studiati per i primi tre giri ad andature poco più che da passeggio, i due piloti trasformatisi per l'occasione in ciclisti, avevano dato gas, con Tazio che era improvvisamente scattato, credendo così di cogliere di sorpresa il rivale. Ma Giuseppe gli si era incollato alle spalle, senza perdere un solo metro, restando anzi nella sua scia, già pensando di sfruttarla per superarlo d'un balzo. Mancava solo mezzo chilometro al traguardo, quando Tazio si distrasse un attimo per rispondere a quanto gli diceva il Gaetano, Gaetano Belloni, che seguiva con la sua auto i due ciclisti e che s'era fatto garante del regolare svolgimento del singolar tenzone. Nuvolari non capì subito quanto detto e si avvicinò alla macchina; Campari ne approfittò per scattare in fuga. Non aveva però fatto i conti con la proverbiale caparbietà di Tazio, che si produsse in una rimonta finale che manco il grande Girardengo, superandolo d'un soffio sulla linea del traguardo.

Giuseppe Campari sarebbe morto l'anno dopo, proprio su quella pista. Al primo giro di una gara di contorno al Gran Premio d'Italia, era volato fuori strada sulla sopraelevata a causa di una macchia d'olio, cadendo rovinosamente nella boscaglia sottostante e morendo sul colpo. Su quella stessa macchia erano poi scivolati Borzacchini, Castelbarco e Barbieri: anche il primo era morto, durante il trasporto in ospedale, mentre gli altri due erano rimasti feriti. Cinicamente la gara non fu interrotta, così nel finale, nello stesso punto, uscì di strada anche Stanislas Czaykowski, il nobile e ricchissimo pilota polacco innamorato delle Bugatti, che ne usava ben sette per le competizioni.

Mussolini non perse occasione per sfruttare a suo vantaggio la tragedia, facendo comporre le salme dei tre piloti nella Casa del Fascio di Monza, dove campeggiavano tre grandi corone di fiori: «Il duce per Borzacchini», «Il duce per Campari», «Il capo del governo italiano per Stanislas Czaykowski».

Dritti nel fosso

La disfida di Monza dei due improvvisati ciclisti era finita sui giornali, che avrebbero poi dato ampio spazio anche un altro evento, quello stesso anno: Tazio faceva sempre notizia. A raccontare il nuovo episodio degno di essere tramandato ai posteri fu Decimo Compagnoni, il suo meccanico, in un'intervista rilasciata a un cronista della «Gazzetta dello Sport».

«Siamo al sabato mattina e "il principale" non mi ha ancora detto se andremo o no a Porretta, per la gara in programma. Lui sa che Ferrari ha iscritto due Alfa 8 cilindri 2300: una per se stesso e una per Borzacchini. Noi stavamo a Mantova. Nuvolari voleva stare il più possibile vicino ai figli e alla moglie. Gli ho messo a punto la sua Alfa 1750 personale, ma ignoro se "il principale" vuole correre o no.»

«Come sarebbe a dire? Il giorno prima non sapevate ancora se correre o meno?»

«Con il Nuvolari non si è mai sicuri di niente. E, insomma, il sabato sera, il 3 agosto, mi chiama e mi dice: "Domani andiamo a Porretta, stai pronto". L'indomani partiamo. Arriviamo a Porretta dopo mezzogiorno. "Questa corsetta", mi dice Tazio, "ha scaldato il motore."»

«Aveva quindi deciso di correre.»

«Sì, certo. Rispondo che contro le 8 cilindri di Ferrari e Borzacchini c'è poco da fare. Lui sorride e si presenta calmo alla partenza, che è una partenza a tempo.»

«Come si fa nella Targa Florio e nella Mille Miglia, quindi.»

«Esatto. Come dicevo, partono prima Ferrari e Borzacchini. Quando è il nostro turno, gli spettatori si spellano le mani. Nuvolari è un idolo e non lo dico perché è il mio pilota.»

«Certo. Lo sappiamo quanto seguito abbia Nuvolari.»

«La gente si aspetta di vederlo scattare come una saetta. Invece Tazio parte pianissimo e va avanti così per l'intero rettilineo.»

«Come mai?»

«Ero sbigottito, anche se lo conosco e so che da lui c'è da aspettarsi di tutto. E infatti, dopo la prima curva, sale velocemente con le marce. Riesco a malapena ad agguantare la maniglia e rombiamo già a piena velocità. Usciamo da Porretta in una nuvola di polvere. La strada è tutta buche. Infiliamo un tunnel e all'uscita troviamo una curva. Poi un passaggio a livello. Tazio ci arriva sparato, mentre io mi tengo aggrappato forte alle maniglie. Ma le maniglie si staccano e mi trovo sulla coda della vettura. Precipiterei fuori dalla macchina, se Nuvolari, continuando a guidare con una mano, con l'altra non mi afferrasse per le gambe, tirandomi dentro, ma intanto siamo finiti nel fosso.»

«Sembra un racconto di avventure.»

«Tutto vero, mi creda. Tazio è capace di questo e altro. Intanto sono salvo, ma siamo comunque fuori strada.»

«Tutto finito, quindi.»

«Macché!»

«Cioè?»

«Cioè, la gran botta sulle rotaie ha bloccato l'acceleratore che non funziona più. Apro il cofano e scopro che s'è rotta la molla.»

«Una situazione irrimediabile, no?»

«Per tutti gli altri sì, ma non per Tazio. Ne avevo viste di tutti i colori con lui, ma questa mi mancava.»

«Vale a dire?»

«Vale a dire che – come mi dice lui – possiamo rimediare. Possiamo trovare una soluzione. Dai, pensaci bene, mi dice Nuvolari. E io ci penso e alla fine, una soluzione la trovo.»

«Che soluzione poteva esserci in una situazione così?»

«Ecco qua. Mi sfilo la cinghia dei calzoni, l'annodo alla presa che regola il flusso della benzina, la passo attraverso il cofano. Tazio è felice come un bambino che ha ricevuto un regalo. Ripartiamo di gran carriera, guidando praticamente in due.»

«Come sarebbe a dire?»

«Sarebbe a dire che Tazio manovra volante, frizione, cambio e freno, io accelero e rallento tirando e mollando la cinghia.»

Insomma, Tazio non deludeva mai chi credeva in lui. E a chi credeva in lui, infondeva la sua stessa voglia di non arrendersi mai. Decimo Compagnoni aveva in lui fiducia assoluta. Se Tazio gli avesse detto che dovevano buttarsi in un fosso – e del resto ci erano finiti davvero – lui l'avrebbe seguito, ben sapendo che alla fine Nuvolari avrebbe trovato il modo di uscirne, che gli avrebbe dimostrato di avere le sue ragioni, con quel sorriso quasi infantile, disarmante, come quelli dei bambini.

Era un uomo innocente, Nuvolari. Per questo ogni notte dormiva sempre tranquillo.

Quella sirena d'una Maserati

La sera precedente all'«impresa impossibile» in Germania, Tazio s'era coricato per un bel sonno ristoratore, ché l'indomani sarebbe stata una domenica impegnativa. Impegnativa? Una giornata memorabile, comunque fosse andata. La questione non era di meteorologia: le condizioni del tempo durante la gara, per lui, non facevano gran differenza. Che si corresse con il cielo sgombro di nuvole o carico di pioggia, che l'aria grondasse umidità o che il secco facesse accendere le sigarette da sole, per lui era lo stesso. E prima della gara, di ogni gara, dormiva sereno, profondamente. Salvo eccezioni. In quella notte di vigilia del Gran Premio di Germania, prima di sprofondare fra le braccia di Morfeo, gli era venuta in mente la vigilia del Gran Premio del Belgio di due anni prima.

Quella volta, contrariamente al suo solito, non riusciva a prendere sonno per un dilemma che gli trapanava il cervello. Correre con l'Alfa o con la Maserati? Il dubbio stava fra la maggiore competitività della casa del Tridente e la fedeltà alla scuderia di Ferrari. La Maserati avrebbe potuto dargli molto. Ma Ferrari, che per quella gara gli aveva messo a disposizione la migliore Alfa, un «molto» gliel'aveva già dato. Che fare?

Fra una giravolta e l'altra nel letto, nella sua camera d'albergo belga, dopo aver fumato l'ennesima sigaretta, s'era infine addormentato su una decisione tipica da Nuvolari: sarebbe rimasto fedele al cavallino rampante.

Decisione presa, e ora posso dormire.

L'indomani mattina era arrivato in pista un po' meno riposato del solito. Si stava piegando sulla sua macchina per appoggiarci gli occhialoni che avrebbe infilato da lì a poco, per le prime prove del Gran Premio del Belgio, quando rialzando la schiena aveva visto i meccanici della Maserati che portavano in pista la macchina, cavandola dai box. Ne era rimasto come abbagliato, a bocca aperta. Era stato più forte di lui. Passo svelto e senza pensare ad altro, come attratto dal canto di una sirena ammaliatrice, aveva raggiunto quei box, e aveva fatto una sorta di carezza alla scocca blu. Pochi minuti dopo s'era seduto al volante di quel bolide bellissimo.

«Me lo fate fare un giro?»

Come si faceva a dire di no a Tazio?

«Prego signor Nuvolari.»

Tazio era partito, non prima di avere fatto ciao-ciao con la mano ai suoi meccanici Ferrari, rimasti lì con un palmo di naso a guardare il loro pilota allontanarsi su una macchina concorrente. Meccanici sempre più preoccupati al passare dei minuti.

«Ma quanto dura 'sto giro?»

«Non è normale… Sono sette chilometri di pista…»

«Va bene andare piano, prendere confidenza con una macchina che non si conosce,

ma cinque minuti?»

«Adesso sono quasi dieci, i minuti.»

«Dev'essere successo qualcosa.»

«È sicuro che è successo qualcosa!»

Ai box, l'agitazione rimpallava ormai dai meccanici Maserati a quelli Ferrari e viceversa. Finché avevano mescolato le loro preoccupazioni, e due di loro, uno per marchio, erano partiti per andare a controllare, nell'intima sicurezza – ognuno dei due – che, manco a dirlo, Tazio aveva sbattuto da qualche parte. E invece no. Completato tutto il giro, di quel diavolo non s'era trovata traccia. Sparito. Anzi, spariti. Lui e la macchina. «Ma una macchina non può mica sparire così!» aveva tuonato infine qualcuno. Interpretando l'inquietante pensiero di tutti. In effetti, se Tazio era andato a farsi un giro nel bosco, dove aveva cacciato la macchina? Questa volta a fare il giro della pista erano andati i direttori sportivi in persona: Ferrari e Maserati. E avevano scoperto il mistero. Il mistero, l'arcano, era una stradina che si staccava da un punto del circuito. Da lì, Tazio era sgattaiolato fuori. Perché?

«Dove è andato quel diavolo d'un mantovano?»

In quel momento, mentre il direttore della squadra del Tridente sbraitava e sudava freddo pensando a quello che avrebbero potuto dirgli i fratelli Maserati – soprattutto Ettore, buona forchetta, ma pure carattere fumantino, che gli avrebbe certamente infilzato il culo con il tridente del marchio d'azienda se si fosse perso una macchina – Tazio era in un garage di Francorchamps. Infilata quella stradina, aveva abbandonato il circuito e aveva raggiunto un meccanico che conosceva da anni e di cui si fidava. La sua idea era di chiedergli consiglio su alcune modifiche che a suo parere andavano apportate a quella Maserati. Macchina formidabile, per carità, ma le mancava qualche aggiustamento. E lui aveva capito subito dove bisogna intervenire. Sul motore, niente da dire, un portento, come pure il cambio. Le sospensioni no. Ecco, erano le sospensioni, il problema. Se non un problema, potevano come minimo essere migliorate. Così com'erano sistemati gli ammortizzatori, quelle sospensioni avrebbero compromesso la stabilità della monoposto. E in alcuni punti del circuito, dove ci voleva una frenata energica, i guai potevano diventare seri. Da avere paura. E se lo pensava lui, che c'era da avere paura, bisognava crederci.

Quella sfida nuova, quella macchina da sistemare con i suoi suggerimenti per farla andare più veloce e con maggiore sicurezza, l'aveva convinto a rivedere la decisione presa la notte precedente dopo tante sigarette e altrettante giravolte nel letto. Insomma, poche storie, avrebbe corso con quella Maserati, e basta! E Ferrari?

Mi dispiace ma quella macchina m'ha stregato.

Incazzato? Certo che Ferrari si sarebbe incazzato come una pantera in gabbia, ma poi gli sarebbe passata. E poi, una litigata in più o una in meno, fra le tante, che differenza faceva tra loro? Quante volte avevano litigato e s'erano ripromessi di non rivedersi più? Per essere precisi, «mai più»? Quante volte s'erano poi ritrovati perché no, proprio non potevano stare uno senza l'altro, anche se mai se lo sarebbero confessato?

Vabbè, ci penseremo.

Presa la decisione, adesso c'era altro a cui pensare. «Allora, ce la facciamo a fare queste modifiche in tempo per la gara?» aveva chiesto ai meccanici Maserati, finalmente rientrato ai box dopo che il suo amico di Francorchamps gli aveva confermato che sì, quelle modifiche si potevano fare.

«Sì, per farle si possono fare, ma …»

«Che ma?»

«Ma ci vuole tempo, signor Nuvolari.»

«Niente ma… si lavora da adesso fino alla corsa, senza interruzione. Mi ci metto pure io.»

Lavorarono per due giorni ininterrottamente. Il telaio venne rinforzato attraverso un irrigidimento dei longheroni. La domenica della corsa, i meccanici passarono tutta la mattina a sistemare gli ultimi particolari. Lui, Tazio, s'era concesso qualche ora di sonno. Quattro in tutto. Sentendosi pure in colpa per quei meccanici che ormai tenevano le palpebre aperte solo con gli stuzzicadenti. Alla partenza del Gran Premio del Belgio mancavano sei ore quando la macchina fu finalmente pronta, con tutte le modifiche volute da Nuvolari, che sarebbe partito dall'ultima fila, senza tempo, non avendo potuto compiere un solo giro di prova.

Ai box Ferrari un meccanico che si sentiva tradito s'era lasciato scappare qualche sorrisetto beffardo pensando alla batosta che quel giorno si sarebbe preso quel presuntuoso d'un mantovano. Uno di quelli convinti che fosse Ferrari a fare la fortuna di Nuvolari, non il contrario. E per questo pregustava quasi il pelo e contropelo che il patron avrebbe fatto al suo pilota. Anche sotto l'aspetto economico, cui Ferrari era sempre attentissimo: di sicuro qualche penale gliela avrebbe fatta pagare. «Con tutte quelle ore di sonno perse, poi, dove vuole andare?» era infine sbottato il meccanico rivolgendosi a un collega. «Vuole vincere, come al solito», aveva risposto l'altro spegnendo una sigaretta sotto la scarpa e andandosene senza attendere la replica.

E Tazio vinse. Li aveva infilati tutti, uno dopo l'altro, con quel portento di macchina che ora, con le sue migliorie, era diventata imbattibile. Incassato il successo, era quasi scappato via: aveva bisogno di dormire. Solo di dormire. Corso in albergo era sprofondato in un sonno da morte apparente. Non aveva telefonato nemmeno a Carolina, delegando la cosa a Decimo, il suo meccanico. Quello che l'avrebbe seguito anche se fosse andato a correre in Papuasia. Mentre lui sognava chissà cosa, i meccanici Maserati s'erano concessi una sbornia di birra che manco l'ultimo manovale di Francorchamps. Una sbornia belga. Che è tutto dire.

Come Poirot

Bella vittoria quella a Spa-Francorchamps. Ma lì, in Germania, la musica era diversa. Quei bolidi d'argento, quei giganti tedeschi che facevano bella mostra di sé sulla linea di partenza del Nürburgring, parevano pronti a cogliere la vittoria come una semplice formalità. E va bene, doveva ammetterlo, la gara non prometteva nulla di buono per lui. Ma non per questo poteva rassegnarsi a far da contorno a quei presuntuosi di tedeschi. Poi, più si guardava attorno e più gli saliva quella rabbia che conosceva bene, quella determinazione che gli attraversava le vene pompandogli forza in ogni cellula. Tutte quelle bandiere sui pennoni, tutte quelle bandierine sventolanti tra la folla, tutte quelle croci uncinate, e quei barbagianni in divisa affacciati a godersi la gloria annunciata gli avevano scatenato una botta di adrenalina. Una botta potente, potentissima, come mai prima.

Quando già lo starter aveva alzato la bandiera per dare il via alla gara, la convinzione di poter vincere s'era installata fra le sue «celluline grigie», potenti proprio come quelle di cui Agatha Christie aveva dotato il suo Poirot. Era stato in quel momento che s'era sentito certo di potere far galoppare la sua Alfa rossa fino al primo posto, alla faccia dei tedeschi. «Guasconate da italiano»: così le avrebbe forse qualificate Alfred Neubauer, il gran capo Mercedes se avesse intercettato quei pensieri sacrileghi. Ma lui era Tazio. Era Tazio Nuvolari, quello delle imprese impossibili. Era stato lui a rassicurare Ferrari: «T'ho mai deluso?» e lui non parlava a vanvera. Mai. Come tutti i Nuvolari. «I Nuvolari no i vosa». No, i Nuvolari non fanno chiasso. Fanno fatti.

E lo sapeva bene, Ferrari, da quando l'aveva incontrato per la prima volta. Lui era al volante di un'Alfa 3000, Tazio guidava una Chiribiri meno potente e quindi, in teoria, non pericolosa per le ambizioni del futuro proprietario del cavallino rampante. E infatti la gara l'aveva vinta Ferrari, ma tallonato per tutto il tempo da quel mantovano cocciuto che non aveva mai mollato di un centimetro. «La stessa classifica», racconterà Ferrari nelle sue memorie, «l'ottenemmo poche settimane dopo sul circuito del Polesine. Diventammo amici. Cinque anni dopo Tazio entrò a far parte della scuderia Ferrari, della quale doveva diventare il portabandiera.»

Negli anni successivi, infatti, Nuvolari diventò l'uomo da battere su tutte le piste. «Già allora», dirà sempre Ferrari, «era quell'uomo spiccio e caustico che in seguito pochi amici poterono conoscere nell'intimo. Ricordo una Targa Florio del '32, quella che attendeva un suo memorabile trionfo. Alla partenza da Modena, nel salutarlo, gli dissi che avevo prenotato un biglietto di andata e ritorno. Mi rispose: "Dicono che sei un bravo amministratore, ma non è vero. Dovevi farmi riservare solo il biglietto di andata, perché quando si parte per una corsa bisogna prevedere la possibilità di tornare in una cassa di legno".»

I separati in casa

Tazio faceva sempre notizia. Per dirla con le parole dello stesso Drake: «Nuvolari faceva rumore anche quando non vinceva. E anche quando passò a una casa straniera non dimenticò mai di essere italiano. Molti ricordano la sua maglietta di un giallo stinto; io ricordo soprattutto quel nastrino tricolore al collo, mai lasciato nella valigia, fermato dalla spilla d'oro a forma di tartaruga».

Un anno magico, per Nuvolari e Ferrari, quel 1932: il più ricco nella loro turbolenta unione, destinata a tante separazioni tempestose e altrettante riconciliazioni a causa di due caratteri entrambi forti, entrambi volitivi, ed entrambi mai disposti ad abdicare alle proprie convinzioni. Uno di questi litigi, era stato dopo il 15 giugno 1930, quando Nuvolari aveva conquistato con la P2 della scuderia di Ferrari la Trieste-Opicina, sbaragliando la concorrenza formata da Alfa, Lancia e Bugatti. Tazio e il futuro Drake litigarono fino alla rottura: Nuvolari pretendeva infatti di diventare socio al cinquanta per cento di una nuova società che avrebbe dovuto chiamarsi «scuderia Nuvolari-Ferrari». Un'autentica bestemmia per l'altro.

Il divorzio che ne seguì – e questa volta non da «separati in casa» come altre volte era accaduto – fu aspramente criticato dai modenesi che vedevano in quel pilota piccolo e nero il solo in grado di portare al successo le macchine di Ferrari; tanto che, una mattina, davanti al numero 31 di viale Trento e Trieste, sede della scuderia ferrarista a Modena, alcuni appassionati lasciarono un carro agricolo pieno di fieno quale sarcastico giudizio verso chi si era «lasciato sfuggire un campione come Tazio Nuvolari», com'era scritto sul cartello di accompagnamento.

Seguirono tuttavia nuove riunioni e trionfi e altre burrascose liti. Erano due uomini di tale valore che, comunque, lavorando insieme hanno scritto pagine uniche della storia dell'automobile, magari per dispetto o per rivalsa nei confronti degli avversari, e non solo a livello agonistico, visto quanto accaduto al Nürburgring nel Gran Premio di Germania del 1935.

Del resto, l'Italia, in quel momento, non era in rapporti molto amichevoli con la Germania. Mussolini aveva inizialmente considerato infausta la presa del potere da parte di Hitler. Il giornale «Gerarchia» (che riportava pedissequamente il pensiero del duce) espresse giudizi durissimi contro il nazionalsocialismo, che non poteva essere considerato un movimento rivoluzionario, come era stato invece il fascismo, perché, al contrario, era «una restaurazione e un ritorno al vecchio spirito germanico e antiromano». Riemergeva, insomma, nell'infatuazione nazista tutta la Germania del Kaiser Guglielmo II, l'ultimo imperatore tedesco, pervasa dalle stesse idee guerrafondaie di superiorità, forza, espansione, egemonia di un popolo sugli altri, depositario lui solo della civiltà nel mondo.

In buona sostanza, Mussolini temeva non l'ideologia ma una ripresa dell'azione tedesca in Europa dopo la sconfitta nella Grande Guerra. Una ripresa più che possibile per le potenzialità della Germania sul piano produttivo. Era inoltre da considerare con preoccupazione il riarmo attuato fino a quel momento. Al di là dei proclami propagandistici, sul piano pratico il duce temeva che Hitler potesse diventare un pericoloso concorrente nei suoi progetti di espansione coloniale. Gli annunci del Führer erano inoltre molto chiari relativamente al desiderio di allungare i tentacoli delle SS in tutta Europa. Dichiarazioni che suonavano come venti di guerra: una eventualità sciagurata per i piani di Mussolini, impreparato all'evenienza. Non a caso, alla fine di un discorso sull'importanza della pace tenuto a Torino solo pochi mesi prima, il duce aveva avanzato la proposta di «una collaborazione delle quattro potenze occidentali» che avrebbero potuto garantire la tranquillità in tutto il continente, cioè Italia, Gran Bretagna, Francia e Germania. Solo con una collaborazione attiva fra questi grandi Stati si sarebbe potuto imboccare un percorso di ripresa economica e quindi di prosperità dopo la crisi selvaggia che si era abbattuta in Europa in conseguenza del crollo di Wall Street del 1929. Con malcelata e tronfia soddisfazione, il 7 giugno del 1933 Mussolini annunciò che l'Italia aveva stretto un patto con quelle nazioni per garantire un tempo di prosperità grazie a comuni sforzi economici, rivedendo anche – per la soddisfazione della Germania – l'oneroso (e deleterio per i tedeschi) Trattato di Versailles. Ma quel patto – anche per la decisa opposizione della Francia su più punti – non sarebbe mai stato applicato nella sua interezza, mentre la Germania perfezionava il piano con cui si preparava a ingoiare – ed era un antipasto – pezzi di Europa.

Per quel progetto, anche una gara d'automobili aveva importanza: aveva lo scopo di dimostrare al mondo le capacità tecnologiche, industriali e morali dei tedeschi. La vittoria quel giorno di luglio delle auto tedesche avrebbe prefigurato la vittoria politica, o se necessario militare, del Terzo Reich. Ma dietro all'angolo, anzi, nell'angolo di un box, c'era un ometto che per quel 28 luglio aveva progetti che confliggevano con il programma di Goebbels.

I papaveri in bella schiera

Già pronto sulla linea di partenza, Tazio aveva dato uno sguardo ai mostri argentati dentro cui si andavano sedendo i nuovi eroi di Germania. Alla pronuncia dei loro nomi la folla salutava con un boato: Von Stuck con l'Auto Union, insieme a Rosemeyer, Pietsch, e – perfino – Varzi, Caracciola, Von Brauchitsch, Geier, e – perfino – Fagioli, con le Mercedes. Per lui erano avversari come altri, né più né meno, ma non mancò di rivolgere uno dei suoi sorrisi cavallini all'Achille. Erano rivali come quelli già incontrati sulla miriade di piste che aveva calcato correndo sia in moto sia in macchina. E se all'enorme pubblico tedesco che affollava il circuito del Nürburgring, lui, con quella macchinetta rossa, pareva un intruso, un imbucato a una festa, invece, Tazio Nuvolari da Castel d'Ario, provincia di Mantova, Italia, Europa meridionale, aveva deciso che sì, che invece avrebbe vinto lui, e poche storie. Non lo intimorivano certo né quel gran baccano, né quel clima festante tutto per i bolidi d'argento, ostile per la sua «macchinetta rossa».

Da lì a poco, guardando di qua e di là, Tazio avrebbe tirato i suoi famosi urli da corsa. Era un urlatore seriale, Tazio, durante la gara. Ma stavolta, nella sua piccola Alfa rossa, si sarebbero confusi tra quelli di una folla che non sembrava nemmeno fatta di persone, ma pareva fusa in un unico essere gigantesco che additava soddisfatto i propri cavalli d'acciaio destinati alla gloria. Gli altoparlanti fischiavano frasi secche, voci metalliche, snocciolando i successi degli invincibili cavalieri locali sui loro draghi ruggenti; a ogni pausa, in tutto l'autodromo s'alzava un'ovazione a spaventare gli uccelli in cielo e gli animali del bosco, che correvano quindi veloci nelle loro tane, e chi non l'aveva o l'aveva lontana, cercava una buca, un anfratto, una ruga del terreno in cui nascondersi da un tale clangore.

Di tanto in tanto, quei trecentomila cuori che battevano all'unisono per la supremazia germanica, si voltavano come un sol uomo verso la tribuna d'onore in attesa dell'apparizione di Hitler in persona, ché la sua presenza era stata garantita da diversi giornali, e qualche signora aveva confidato civettuola a un'altra signora sua vicina che ci sarebbe stata anche Eva, Eva Braun, la donna del Führer: gliel'aveva assicurato suo cognato che militava «nelle squadre speciali». In attesa dell'improbabile arrivo, i maggiori papaveri del Reich erano schierati uno a fianco all'altro, forse pronti a farsi le scarpe a vicenda, come sempre accade nelle cosiddette «alte sfere». Tutti ansiosi di fare proprio quel momento glorioso: Göring, Himmler, Hess, Bormann, e soprattutto lui, Goebbels, il ministro della Propaganda, che più di chiunque altro aveva voluto quell'evento grandioso. Era lui il regista di quella rappresentazione così spettacolare, così tedesca. *Ah! Ci fosse stato Wagner!*

Quel giorno sarebbe echeggiato fino agli orecchi di Odino il rombo da canne

d'organo dei tubi di scarico Auto Union e Mercedes. Con i suoi 38 anni, il capo della propaganda del Terzo Reich poteva sentirsi un uomo di potere, «arrivato», nonostante quel suo problema al piede destro, una zoppia dovuta a «una ferita di guerra». Già abile nell'arte di manipolare la verità, Goebbels aveva fatto circolare questa voce per mascherare la vera causa di quel piede zoppicante: una malformazione alla nascita, «un piede equino» che gli aveva impedito di partecipare al conflitto mondiale. Guerra cui invece avevano preso parte Göring, Hesse e lo stesso Hitler.

Per un attimo, Tazio aveva intercettato lo sguardo di quello zoppo. Giusto un attimo. Il tempo per passare a un altro pensiero. Ricorrente ormai in quell'agone d'asfalto, da quando aveva posato i piedi – entrambi sani – su quel circuito costruito per la gloria tedesca. Ma chissà che oggi, la gloria, restasse solo nei desideri di tutti quei papaveri in attesa.

«T'ho mai deluso?» In mezzo alla foresta dell'Eifel, in mezzo al gigantismo germanico, lui, Tazio, continuava a pensarci.

Ma sì, ma sì. Posso farcela. Troppo pesanti questi draghi d'argento, troppo potenti. La loro grandezza sarà il loro punto debole.

Conosceva tutti i segreti delle corse, lui. Sapeva cogliere i segni di una vittoria possibile. E quella gara, a dispetto di tutto e di tutti, lui poteva vincerla. Pensieri pazzi. Pensieri inammissibili per il Führer, se mai avesse potuto sentirli; e inammissibili per il grande capo della Mercedes, che aveva già dichiarato: «Nuvolari ha solo un glorioso passato. Il presente e il futuro appartengono ai piloti del Führer». Aveva proprio detto così, Alfred Neubauer, in un'intervista riportata a tutta pagina da un quotidiano del pomeriggio. Tazio non l'aveva neppure letta e l'aveva passata a Nello. «Nello, fattela tradurre… poi te m'el dìset». Nello, capo meccanico Ferrari, poi, gli avrebbe riferito. Dopo, però. «Dopo la corsa».

Se ti dicono che sono morto,
tu, non crederci

Una sfida come quella lì, in Germania, Tazio non l'aveva lanciata mai. Ne aveva lanciate tante, sì, anche al limite di ogni ragionevolezza, ma tutte con uno spiraglio, un pertugio lasciato alle probabilità di riuscita. A questo pensava Carolina, a centinaia di chilometri di distanza dalla foresta dell'Eifel. Nella grande, bella e rassicurante casa di Mantova, sfogliava album di fotografie, ma la sua testa era in Germania, con il suo Tazio. Come sempre, quando suo marito aveva una gara, lei cercava di distrarsi. Passare in rassegna gli anni con quegli album la rilassava. Quando Tazio correva era sempre nervosa, inquieta, e questa volta più che mai. Ormai era al terzo album, da quando s'era alzata.

Lo sapeva che quel giorno, Tazio, avrebbe tentato l'ennesima impresa, e che stavolta la buona sorte – unita alla sua enorme audacia – avrebbe dovuto dargli una mano più sostanziosa del solito. Con lui, del resto, niente era certo. Lo sapeva che Tazio non si sarebbe mai fatto male senza rimedio, lo sentiva, ma la preoccupazione era più forte di lei. E allora apriva l'anta di quella libreria in noce e sfilava uno dei tanti album di fotografie e di ritagli di giornali, riviste. E aspettava «la telefonata». Quella che arrivava dopo ogni corsa. La telefonata di Tazio.

«Se ti dicono che sono morto, tu, non crederci», le aveva detto una volta. E Tazio non diceva mai una cosa per un'altra. Per questo sapeva che non si sarebbe mai fatto male veramente, il suo Tazio. E, poi, era un Nuvolari e «i Nuvolari no i vosa, ì fa'». I Nuvolari sono gente concreta.

Eppure, c'era stata una volta che il cuore aveva avuto un sussulto, come a volersi liberare dalla gabbia che lo costringeva e scappare via per non sentire. Erano arrivati in tanti. Vocianti. Fastidiosamente sicuri delle parole che dicevano. E dicevano che era successo. Purtroppo, era successo. «Si faccia forza, signora», aveva rabberciato in qualche modo l'unica donna fra i cronisti che si spintonavano. Aveva perfino cercato di abbracciarla. Erano venuti per intervistarla nell'immediatezza della tragedia. «L'hanno detto alla radio.» Lei aveva chiuso l'album e alzato le spalle. «Vedremo… gradiscono qualcosa da bere? Un cordiale?»

Altri colleghi s'erano precipitati a Stoccarda, il luogo dello schianto, come aveva riferito una radio tedesca. Nuvolari aveva trovato la sua ultima curva sul circuito di Solitude. Carolina aveva chiuso la porta dietro quei giornalisti rumorosi e Tazio le era apparso mentre con il suo sorriso cavallino le ripeteva di non crederci, nemmeno se glielo venivano a dire…

Dopo aver controllato la camera mortuaria del nosocomio senza trovare traccia del pilota mantovano, e aver parlato con una suora, i giornalisti che avevano raggiunto la

città per raccogliere sul posto i particolari dell'incidente mortale di Nuvolari, avevano infine rintracciato Tazio alla stazione ferroviaria mentre comprava un pacchetto di sigarette. Sbigottiti. L'incidente? Sì, l'incidente c'era stato, ma lui se l'era cavata con qualche ammaccatura, una più, una meno fra le tante, che vuoi che sia. La macchina, sì, quella era distrutta. Aveva riso, Nuvolari. Aveva tirato su le labbra e sfoderato il solito sorriso. Ma allora, com'era nata la notizia? Forse qualcuno aveva calcato la mano e ingigantito il tutto e da una radio la notizia aveva fatto il giro del mondo senza nessun controllo, oltre che senza alcun fondamento.

«Diciamo che m'hanno fatto morire, di bocca in bocca», aveva sibilato. Sì, lo avevano portato in ospedale, ma appena s'era sentito meglio e la stanza aveva smesso di girargli attorno, s'era rimesso in piedi. Si stava chiudendo l'ultimo bottone dei pantaloni, quando alle sue spalle era salito un grido lancinante. «Una monega… la gà gridàa che la pareva 'n'ossessa…» Quella suora ostinata non ne voleva sapere di lasciarlo andare. Lui non capiva niente di tutte quelle parole tedesche che gli sputava addosso che manco un motore scarburato, ma aveva capito dai gesti che stava per andare a chiamare qualcuno per rimetterlo a letto. Chissà come e chissà perché, fatto sta che la monega alla fine aveva ceduto. Gli aveva fatto firmare una carta, e lui era schizzato fuori dal nosocomio. «E che ghe vòl, sorela!» Già, che ci vuole? Una firma e via. L'incidente era stato una sciocchezza. Ci voleva ben altro per chi una volta aveva corso in moto ingessato in un busto. Un'altra volta con il braccio al collo. Un'altra ancora il gesso era a una gamba. Per esempio, proprio la settimana prima di quell'incidente in Germania aveva beccato un albero di troppo. «Sciocchezze».

Quando il telefono, finalmente, aveva squillato, Carolina aveva lasciato l'album di fotografie che stava sfogliando, un po' per distrarsi, e un po' per aggiornarlo con le tante foto che Tazio portava a casa. Aveva raggiunto l'apparecchio. I ragazzi erano fuori, in giardino. Giorgio, il più grande, spiegava ad Alberto le caratteristiche della moto che gli aveva regalato suo padre. «Va bene… va bene… quando torni?» aveva detto con la sua vocina che pareva uscire da un carillon. Tazio aveva finito anche con «quel lavoro» come diceva lui.

Fra le tante foto che Carolina stava sistemando quel giorno, ce n'erano pure diverse scattate da Tazio. Era un appassionato di foto. Ne scattava a centinaia. Foto di lei e dei ragazzi. In vacanza, in giardino, in casa, in qualche circuito, alla moto regalata a Giorgio – lui pure catturato dalla febbre della velocità. Foto anche della sua famiglia d'origine: di nonna Elisa e nonno Arturo. Quando era nato Giorgio, il suo primo nipote, Arturo Nuvolari aveva fatto il giro del paese per offrire da bere a tutti in onore del nuovo arrivato. C'erano tante vite in quell'album di famiglia. Ma soprattutto una, quella di Tazio. Una vita che Carolina faceva scorrere fra le dita con l'amore di sempre. Tazio era entrato nel suo cuore con la stessa velocità con cui primeggiava sui circuiti di tutto il mondo.

Il libro di Castel d’Ario

A casa Nuvolari, quella di Castel d’Ario, dove Tazio era nato e cresciuto, oltre agli album di famiglia presenti un po’ in tutte le case, c’era un libro. Ce n’erano parecchi, in realtà, ma quello era particolare. Perché era *il* libro, come lo chiamava papà Arturo, non *un* libro. Il libro, anzi, *al liber*, però, libro non era. Era un faldone. Uno spesso faldone pieno di documenti sulla storia di famiglia. Praticamente, un racconto che iniziava da Novellara, paese della pianura reggiana da cui traeva origine il nome Nuvolari. Al *liber*, papà Arturo, ogni tanto, faceva prendere aria fuori dalla camera da letto, dove lo custodiva come una reliquia. Molto di rado, in verità. Potevano passare pure anni senza che vedessero un filo di luce quelle carte, tutte rigorosamente imbustate, una per una. Arturo lo cavava fuori dal grosso mobile di ciliegio che troneggiava in camera da letto – ché nella grande libreria del soggiorno, come avrebbe voluto l’Elisa, no, non ce lo lasciava, perché non si fidava – con gesti liturgici che poteva celebrare solo lui. E quando «il libro» prendeva aria, era per mostrarlo a qualcuno.

Di tale ostensione non poteva godere il primo che passasse per strada: qualcuno andava inteso con la Q maiuscola. In tutto, l’avevano visto forse una dozzina di persone. (Visto, non toccato, ché, come da saggio proverbio, si guarda e non si tocca. Pure un monsignore aveva dovuto accontentarsi di guardare.) S’incaricava Arturo, con calma, di mostrarlo, «il libro»: c’erano carte che avrebbero fatto la gioia di molti storici e collezionisti. Pure i soldi, c’avrebbe fatto, volendo, e non pochi.

Un documento parlava lungamente di Novellara, cioè di quel paese dove – si dice – s’aggirasse tuttora l’inquieto e inquietante fantasma di Matilde d’Este, figura tormentata e tormentosa. Qualche secolo prima, in una notte di giugno del 1714, suo marito, il conte Camillo III Gonzaga, ottavo conte di Novellara, accompagnato da due dei suoi gentiluomini di corte, il marchese Castore Montalbano e il conte Cesare Mattioli, stava raggiungendo il Casino di Sotto, la sua residenza di campagna, quando dal buio erano sbucati sette sicari che avevano scaricato due scariche d’archibugio addosso alla carrozza, riducendola a colabrodo. Gli occupanti erano rimasti però miracolosamente illesi nel senso più autentico del termine. «Un miracolo, un miracolo!» insisteva papà Arturo quando raccontava l’episodio, spiegando infine che l’agguato era fallito «grazie all’intercessione di san Francesco da Paola cui era molto devoto il conte Camillo». Intercessione che purtroppo non poteva trovare riscontro fra le carte. Non così per l’origine dell’attentato, ascrivibile, a quanto risultava, proprio a Matilde d’Este, che in passato aveva tentato di restare vedova con un altro sistema, più domestico.

Una sera aveva infatti offerto al consorte un miscuglio da lei millantato come «miracoloso» per la capacità d’infondere vigore(anche *quel* vigore): una «acquetta» – in effetti, un intruglio che celava veleno – destinata a restare famosa per sempre in quelle

zone, tanto che la parola diventò sinonimo di veleno. L'*acquetta di Novellara* era entrata nel linguaggio comune come rimedio definitivo contro qualcuno. «La ghe volarès l'acquetta co' chel lì.» Ci vorrebbe l'acquetta per sbarazzarsi di quello lì. Acquetta che altro non era se non una soluzione di acqua, miele e arsenico. La contessa, di miele, ne mise assai, per addolcirne il sapore, in modo che il trapasso del consorte ingombrante fosse favorito senza troppe difficoltà. Ed era stata proprio l'eccessiva dolcezza a fare fallire il progetto criminale. Dopo il primo sorso, il conte sputò tutto manco avesse assaggiato fiele. Eppure, l'acquetta, la contessa l'aveva sperimentata più volte con successo, servendola molto volentieri ad alcuni suoi nemici appositamente invitati nel maniero per affrettare la loro dipartita. Insomma, le era andata male proprio con il marito. Questi – convinto che la moglie fosse pazza e non criminale, forse per il dolore di avere perso un bambino – più per evitare lo scandalo che per salvarla da sicuro patibolo, la rispedì da suo padre, permettendole di rientrare a Novellara solo 11 anni dopo in occasione del battesimo di Maria Teresa, figlia di Ricciarda Gonzaga, primogenita della coppia ducale. Una famiglia, quella dei Gonzaga, assai rispettata da papà Arturo che quando raccontava tutta la storia, inquietante, in realtà, concludeva che la gente di quei posti doveva ringraziare i Gonzaga che proprio con loro s'era cominciata la coltivazione del riso, portando ricchezza.

Più che la storia della famiglia Nuvolari, quelle carte parlavano di Novellara. Per arrivare al primo Nuvolari, bisognava aspettare fino a Ottocento inoltrato, con la nascita nel 1827 di nonno Giuseppe. Spirito libero e assai attivo, aveva fatto presto fortuna con le molte terre attorno a Novellara, fino a Carzedole, a 15 chilometri da Castel d'Ario, dove aveva acquistato un podere e una cascina destinati a passare di padre in figlio. Chilometri e chilometri di proprietà in luoghi conosciuti anche da Shakespeare o forse da qualcuno che poi gliene aveva parlato, visto che il poeta inglese fece attraversare quei paraggi a Romeo, fuggitivo da Verona dopo aver ucciso Tebaldo.

«Era amico di Garibaldi, mio padre», spiegava orgoglioso papà Arturo. E, infatti, l'eroe dei due mondi aveva visitato anche quello dei Nuvolari, di mondo. Da ospite illustre. Così, tra le tante carte riguardanti i vari componenti della numerosissima famiglia, c'erano alcuni fogli collegati al Generale; del resto, lo stesso nonno Giuseppe era stato garibaldino al seguito della spedizione in Sicilia.

Un'altra caratteristica del libro era che cresceva, perché aumentavano le carte, includendo via via quelle relative ai figli di Arturo. Dall'atto di nascita di Tazio risultava che il Nivola era «nato alle 9 del 16 novembre 1892 nella casa posta in frazione Centro, Corte Mantovanelli, da Arturo Nuvolari ed Emma Elisa Zorzi, che gli hanno imposto nome di Tazio Giorgio». A chi gli chiedeva l'origine di quel nome così strambo e inusuale assegnato al quarto figlio, papà Arturo spiegava che era stato suo fratello Giuseppe a suggerirglielo. «È un nome originale. È il nome di Tito Tazio, antichissimo re dei Sabini, che per vendicare il ratto delle loro donne aveva mosso guerra a Roma; poi però aveva raggiunto una pace con Romolo, regnando insieme a lui per cinque anni». Persona colta, zio Giuseppe, diventato da subito un secondo padre per Tazio, visto che i fratelli Nuvolari avevano riunito le famiglie sotto lo stesso tetto nel podere della Ronchesana, dove amministravano insieme le tante terre lasciate in eredità dal «garibaldino» Giuseppe.

Tazio, «il libro» l'aveva visto solo una volta in tutta la sua vita. Non che gl'interessasse più di tanto. Lui aveva altro per la testa. Per esempio, alla soglia dei vent'anni, il suo interesse principale era mettere mano su tutto quanto producesse il sibilo del vento nelle orecchie. In buona sostanza, la velocità.

Ricapitolando: dopo la moto (dello zio Giuseppe), la macchina (del papà), la bicicletta (vabbè, quella non la considerava nemmeno), i cavalli (belli, ma quando meno

te l’aspetti ti tirano dei calci che ti spezzano le gambe!) restava il volo! «Ecco cosa dovrei provare. Un aereo!»

Volare, oh oh!

Mister Volare, alias Domenico Modugno, con il suo *Nel blu dipinto di blu*, più noto come *Volare*, era di là da venire, ma a Tazio l'idea di volare era venuta decenni prima… e senza l'ispirazione di Chagall. Un'idea – sciagurata, come vedremo – che aveva cominciato a ronzargli nella testa come certe zanzare d'estate. Più la scacciava, e più quella ronzava, impedendogli di prendere sonno. Tutto era cominciato quando aveva letto, sul giornale del babbo, di quel tizio che aveva scavallato la Manica con un monoplano. *Un monoplano ardimentoso!*: così era titolato l'articolo che aveva finito per togliergli il sonno. Una volta nata, l'idea era cresciuta come certi fiori che sbocciano a dispetto delle rocce. E più ci pensava e più si vedeva in quella carlinga a sorvolare Mantova e il Po. Velocità e libertà. La fortuna degli uccelli. Cosa poteva mai esserci di più bello? Alla fine, non era più riuscito a tenerla bada quell'idea, e l'aveva spiattellata a suo padre. Avrebbe comprato un aereo. «Tanto, il posto non manca mica alla Ronchesana!» La Ronchesana, la terra dei Nuvolari: duecento biolche di terra a due chilometri da Castel d'Ario.

Quando suo figlio Tazio l'aveva trafitto con quell'ennesima freccia, Arturo si era sentito un san Sebastiano. Poi aveva guardato il cielo pensando a più opzioni per risolvere la cosa, di cui alcune fisiche e un po' criminali. Come altre volte s'era chiesto cosa avesse mai fatto di male per meritarsi un tormento così. Un martello che gli picchiava sulla testa ormai da quasi vent'anni. Per fortuna, in quel momento, la sorte gli aveva mandato Michele, il suo fattore. Vedendolo passare con la coda dell'occhio, l'aveva chiamato, riuscendo così a congedare quel figlio molesto. «Abbi pazienza Tazio, ades go de fa'.» Aveva guadagnato un po' di tempo per trovare un modo per opporsi a quella volontà assurda. *Un aereo, diobono*! Di sottecchi aveva guardato suo figlio allontanarsi, con quell'andatura tutta particolare, che accentuava – forse involontariamente – quando era arrabbiato. *Che gli passi, 'st'altra follia? Mah, ci dubito*…

E infatti, la cocciutaggine peggio d'un mulo di Tazio avrebbe avuto la meglio anche stavolta. Senza troppa pubblicità – e non avendo bisogno di una lira, ché tanto ne aveva di sue – Tazio s'era messo a caccia di informazioni su possibili aerei in vendita. Una tenacia che era stata premiata quando era venuto a sapere dal Paoletto di un aereo abbandonato in un'officina, recuperato dopo un atterraggio non proprio morbido.

Paolo Rossini, detto Paoletto, un meccanico – manco a dirlo – che godeva della massima stima di Tazio, gli aveva detto che il proprietario non aveva voluto spendere i soldi necessari per le riparazioni e l'aveva svenduto a quell'officina. «Per me, fateci quel che volete…» aveva detto lo sfortunato aviatore, per liberarsi dell'aggeggio diabolico che gli aveva provocato una frattura al braccio – pure il destro! – e un'altra ingessatura alla caviglia. Si era congedato tutto accigliato, aiutato da un bastone per i gessi che lo

avrebbero accompagnato per un paio di mesi, e maledicendo gli aeroplani.

Tazio s'era quindi precipitato sul posto con il Rossini in veste di consulente. Aveva gironzolato attorno all'aereo, chiedendo di tanto in tanto qualcosa all'amico esperto, mentre due meccanici continuavano a occuparsi di un trattore e il proprietario li guardava con curiosità, ma senza intervenire: si vedeva che quello con la polo bianca a strisce blu «l'era un sior». Alla fine della perlustrazione, Tazio s'era avvicinato al capofficina sporgendo in avanti il mento come faceva sempre quando doveva dire qualcosa d'importante. Piccolo com'era, rimediava qualche centimetro sollevando tutto il sollevabile dai talloni in su. A testa altissima, rivolgendo uno sguardo d'intesa al Paoletto, che aveva ricambiato, Tazio chiese quanto costasse «quella cosa». «Quella cosa, caro signore, è un monoplano 3 cilindri Anzani, 25 cavalli…» aveva attaccato il capo con un abbrivio che preludeva a un elenco noiosissimo di tutte le più belle e uniche qualità dell'inusuale mercanzia di cui disponeva, manco un oste che vendesse per ottimo un vino ormai acetato.

Tazio aveva interrotto il panegirico, con un secco «Sì, ma quanto vuole insomma per la carcassa?»

«Carcassa?… Ma lei scherza…» aveva azzardato quello passando e ripassando uno straccio originariamente bianco da una mano all'altra.

«Mi faccia un prezzo.» Il padrone del sogno alato aveva guardato a un suo operaio, che aveva ammiccato in maniera impercettibile. Linguaggio muto, da complici, come quando si gioca a briscola, con la faccia che diventa un campionario di smorfie. «Tremila».

Al Paoletto non era sfuggito lo sguardo d'intesa fra i due lavoranti che avevano momentaneamente abbandonato il trattore al suo destino. «Facciamo che gliene do duemila tutti insieme e non se ne parla più. Nei prossimi giorni verrà qualcuno a recuperarlo e a darle i soldi.» Per Tazio, il discorso era chiuso, l'affare fatto.

Dieci giorni. Tanti ce n'erano voluti per ridare un aspetto riconoscibile a quella «cosa». Per conferire a quei rottami un aspetto che giustificasse la speranza di farlo alzare in volo, senza che qualcuno avesse da ridire o, peggio, da ridere. Per dieci giorni, lui e il Paoletto s'erano concessi solo cibo e sonno, con Tazio che più volte aveva spedito il suo complice a comprare questo e quello. Alla fine, fu pronto. Con il cuore che pareva dover sbiellare da un momento all'altro, Tazio si sedette in cabina, inforcò gli occhialoni comprati appositamente per la nuova avventura – quelli che usava per la moto non li sentiva adatti – e diede accensione al motore. E fu magia. L'elica prese a girare, prima lentamente, poi sempre più velocemente, finché, tossendo come un tubercolotico, il motore s'era spento. Tazio non dette tempo alla sua delusione di avere il sopravvento, e rimise in moto. Un rumore crescente si sintonizzò con i battiti del cuore e l'elica continuò a girare vorticosamente. Poteva esserci un movimento più armonioso, più affascinante, più tecnologico di quello? L'aveva urlato a Paoletto. E quello aveva concordato: «Al ghè niènt, niènt piussè, Tazio».

Il folto pubblico di ragazzini accorsi per l'evento si strofinava le mani per lo spettacolo e se ne stava lì con gli occhi inchiodati sull'aereo. Altro che il tizio con le marionette… Emozionatissimo, Tazio aveva urlato a Paoletto: «Ghe sem?» «Ghe sem, ghe sem… ci siamo, Tazio!»

Il motore girava a meraviglia. Sentendosi uno dei fratelli Wright aveva dato una passata alla calotta di cuoio a protezione della testa e s'era sentito pronto a spiccare il volo, nel vero senso della parola. Ma non era successo niente. Lui, quel che doveva fare l'aveva fatto. Il monoplano, no. Maledizione! Scattava in avanti e si fermava. Come un giocattolo che, finita la carica della molla, si bloccava. Per la delusione, i ragazzini avevano la mandibola che sfiorava il brecciolino ai loro piedi. Guardavano ora l'aereo

ora il Paoletto, che si sbracciava e urlava cose a loro incomprensibili, e si guardavano a vicenda, senza darsi una spiegazione. Cose tecniche che, certamente, manco i loro maestri sapevano.

«Te vedarèt che adess ’l part», diceva l’ottimista del gruppo. Adesso parte, dai, ora parte, parte. Ma l’aereo non si muoveva.

«Ti t’al vèdet mia che l’è ’nciudà?» rispondeva sconsolato il pessimista della compagnia. E già, inchiodato, proprio inchiodato pareva quell’aggeggio.

«Lo riportiamo in cascina e ricontrolliamo tutto», aveva urlato infine il Paoletto. Tazio, sconsolato, si guardava le scarpe per non vedere quelle due – inutili – ali. Le avrebbe spezzate in mille pezzi, quelle ali!

«No! Deve volare oggi!» aveva risposto furioso.

«Ma Tazio…»

«Ho detto che deve volare oggi…»

«Ma lo vedi anche tu che c’è qualche problema.»

«Mi al vèdi… certo che lo vedo!»

«E allora, dai, portiamolo dentro e controlliamo che…»

«Ho detto di no!»

«Ma Tazio!»

«Lo portiamo in alto…»

«Cus’èl che ti diset?»

«Ho detto che dobbiamo portarlo su e partire da lì.»

Il Rossini non capiva. Allora Tazio, con pazienza e con i ragazzini che ronzavano attorno come un fastidioso sciame di zanzare, aveva spiegato per bene l’ennesima idea pazza che gli si era infilata nella testa dura. Precorrendo la tecnica del decollo degli alianti, aveva deciso di issare l’apparecchio sul tetto della casa colonica che faceva parte del podere.

«Cosa?!» si era sbalordito Paoletto.

«Vedrai… vedrai… te vedarèt!»

Non c’era niente da fare, bisognava starlo a sentire. E accontentarlo, ché tanto, non ci sarebbe stato verso di farlo recedere dal proposito scriteriato. Già, perché era proprio azzardata quella nuova idea, anche se sembrava avere una sua folle logica. Bisognava tirare su il monoplano, legargli la coda con dei canapi, portare al limite i giri del motore e, a quel punto, al massimo della potenza, tranciare i canapi e lanciarsi in volo. Un’idea balorda, insomma. E infatti, una volta portato il motore al massimo dei giri, quando Paoletto tagliò i canapi con un colpo di accetta quella cosa s’era infilata dritta dritta nel fienile sottostante. E per fortuna che c’era quello ad ammortizzare «il folle volo» del novello Ulisse. Che, comunque, ci rimise una spalla. Il Rossini aveva pensato – solo pensato, senza osare dirlo – che in fondo era stata una fortuna che l’aereo non fosse partito, ché una volta in volo chissà come sarebbe finita quella storia. Poteva andare a sbattere contro il campanile della chiesa di qualche paese dappresso.

Il monoplano era dunque tornato nell’originaria officina. «Ne faccia quello che vuole», s’era sentito ripetere una seconda volta il tizio che gliel’aveva proposto addirittura a tremila lire. Ladro!

Al Rossini, quell’episodio sarebbe venuto in mente anni dopo, quando aveva sentito per radio cosa era successo in Germania. «Ti at ghè sentì?» aveva chiesto a sua moglie il Paoletto ingollando un bicchiere di vino alla salute di Tazio. «Chel matt!»

Il Mantovano volante

In effetti, solo un matto poteva aver fatto quello che era stato fatto in Germania. O, almeno, qualcuno che doveva apparire come un matto alle persone sane di mente. Prima, prima che l'incredibile si consumasse, prima che i pronostici fossero rivoluzionati da quel matto di Tazio, sulla linea di partenza del Gran Premio di Germania le macchine s'erano schierate in bell'ordine, con le livree rosse e blu ma soprattutto argentee, lucidando propositi arditi. Ognuno aveva in mente un finale di gara. Ognuno aveva, o credeva di avere, le carte giuste per aspirare alla gloria. Solo i giganti con i mantelli d'argento erano giustificati a credere di potere sbancare la lotteria della foresta dell'Eifel. L'unico dubbio riguardava quale di quei nibelunghi avrebbe conquistato l'alloro.

L'intero Paese, da Amburgo a Monaco, brillava di trionfo annunciato. Nonostante il sole fosse andato a nascondersi chissà dove in quella foresta sterminata, pareva che le Mercedes e le Auto Union emanassero una luce propria. Una luce arrogante, lancinante per chiunque non potesse condividerla. Cinque. Ben cinque draghi Mercedes color argento lanciavano fiamme impressionanti. Von Brauchitsch, Caracciola, Fagioli, Lang, Geiger – cavalieri dell'orgoglio teutonico – erano pronti a sacrificare anche la vita per la conquista del Gran Premio di Germania.

Stuck, Rosemeyer e Pietsch cavalcavano le Auto Union. Anch'essi agognavano la coppa del trionfo. La voleva pure l'Achille. Achille Varzi, non un avversario: *l'avversario*. Il galliatese che, pur di battere Nuvolari, era passato nelle file tedesche, al servizio dell'Auto Union.

A infastidire la marcia trionfale teutonica c'erano cinque Maserati, una Bugatti, una Era, una vecchia Alfa Romeo, e lui, Tazio, che adesso stringeva fra le mani il volante dell'Alfa P3 con i colori della scuderia Ferrari. E chissà che il cavallino in campo sulle fiancate di quella piccola coccinella rossa lo portasse in groppa fino al traguardo.

Tutto pronto. La tensione era una corda di violino sul punto di spezzarsi; proprio come le corde vocali dei trecentomila spettatori affacciati sul palcoscenico della supremazia tedesca fatta automobile.

Urlavano, gli uomini. Ma pure le donne e i bambini, e gli anziani, quelli ancora nati sotto il Kaiser Guglielmo I di Prussia. Sventolavano le bandierine con la croce uncinata, ricevute di diritto insieme al biglietto e con dovere di sventolamento. Tutta la grande tribuna principale del circuito dell'Eifel era un unico grido inneggiante al Führer, quando dai draghi di metallo argenteo s'era alzato il nitrito di migliaia di cavalli pronti a divorare l'asfalto e a portare la svastica sull'Olimpo della gloria tecnologica. Da lontano, si sentì un unico ruggito, che mescolava urla di metallo e d'umani, mentre ogni altra cosa sembrava pietrificarsi nei dintorni di Adenau: le strade, i negozi del latte e quelli

del pane, le macellerie, i fruttivendoli, le donne che raccoglievano i panni prima che s'inzuppassero di pioggia annunciata. Una pioggia sferzante, che avrebbe giocato il suo ruolo nel rincorrersi di cavalli a vapore scatenato dall'abbassarsi della bandiera: il direttore di gara aveva finalmente dato il via al Gran Premio.

Lo scatto della Mercedes di Rudolf Caracciola era stato felino. Pareva una tigre. Una tigre d'argento lanciata sulla preda che pareva distante solo qualche momento: istanti che si sarebbero avvicendati fino al trionfo di un nuovo Sigfrido. I Nibelunghi sarebbero tornati a dominare il metallo. «Il popolo delle nebbie» sarebbe uscito nuovamente dal mito per fare la storia della nuova Germania, del Reich del Führer. Nella scia di Caracciola, s'era infilato Bernd Rosemeyer. Il primo dominava i cavalli con la stella a tre punte, il secondo quelli dai quattro anelli. Alle loro spalle, incredibilmente, si infilò il cavallino rampante dell'Alfa rossa di Nuvolari. Quell'italiano era riuscito a imbucarsi fra i primi tre. Come aveva fatto? «Ha sfruttato la leggerezza della macchina», aveva commentato un meccanico dell'Auto Union. Poco più in là, nei box Mercedes, un altro meccanico diceva che aveva fatto pattinare poco le gomme compensando il difetto di cavalli dell'Alfa.

Alfred Neubauer, il gran capo Mercedes, s'era acceso uno dei suoi sigari giganteschi, gettando a terra un fiammifero che s'era spento immediatamente, centrato da una goccia di pioggia. Nella nuvola di fumo che sbuffava, Neubauer si prefigurava la fine della corsa, con un suo pilota a ricevere il compiacimento del Führer in persona, che magari sarebbe arrivato prima che la gara finisse. E sarebbe salito pure lui, in tribuna, a prendersi la sua – meritata – fetta di gloria. Era già tutto scritto. Bastava aspettare. Giro lungo, quello del Nürburgring. Ci voleva tempo per rivedere passare le macchine. Un tempo che pareva non finire mai. E, certezza o non certezza, i pensieri brutti s'affollavano velocemente, durante l'attesa. Magari una macchina era uscita di strada o aveva subito una foratura per un detrito sull'asfalto. Per tornare tranquilli, non restava che aspettare. Minuti che parevano ore, finché, finalmente, da lontano tornarono a sentirsi i rumori. Prima in lontananza, soffusi, poi sempre più potenti, vicini, fino a ruggire sul rettilineo di partenza. Melodie, non rumori. Armonie melodiose dei motori Mercedes, quelle che scivolano come arie d'opera nelle orecchie di Neubauer. Eccole! Eccole le frecce d'argento. Stavano per avventarsi nuovamente nella foresta. Tutto come previsto.

Ma durò poco la partitura della marcia trionfale. Anche al secondo giro, quel piccolo, cocciuto italiano d'un Nuvolari restava addosso a Rosemeyer: un ragazzo di 25 anni che doveva vedersela con chi, quegli stessi anni, li contava come stagioni di corse. Pressato dal mantovano, il giovane e ardimentoso tedesco aveva improvvisamente strisciato contro il guardrail, che gli aveva strapazzato la carrozzeria. Non poteva continuare così. S'era perciò fermato ai box. Era ripartito dopo la sostituzione di più pezzi, ma per lui il sogno dell'alloro più profumato era svanito. Forse sarebbe riuscito a salire sul podio, ma doveva darci dentro, con il rischio di un altro botto. Questa volta definitivo.

Il povero Neubauer – sempre più nervoso, che il suo sigaro ormai pareva mangiarlo, non fumarlo – non poteva essere più sorpreso: la vittoria, ormai, sembrava una faccenda tra il suo Caracciola e – da non credersi! – l'italiano, che non mollava. La pioggia – prima timida, poi sempre più sferzante – non accennava a diminuire, e lui, Tazio, si teneva a distanza di sicurezza dal bolide d'argento per evitarne gli spruzzi. Al decimo giro, con una manovra che pareva un azzardo, aveva ritardato una frenata fino allo spasimo e sorpassato il rivale. Ora, la coccinella rossa era al comando della corsa, contro ogni previsione. Lo speaker dell'autodromo era ammutolito, come quello della radio. Come tutto l'autodromo. Quel piccolo, cocciuto italiano aveva osato l'inosabile. E stava

facendo carta straccia di ogni pronostico. Il cuore aveva sopravanzato la ragione. Com'è che diceva Pascal? «Il cuore ha le sue ragioni che la ragione non conosce». A Neubauer venivano in mente frattaglie filosofiche. «Francese!» aveva digrignato fra i denti come un insulto. Il capomeccanico di Caracciola lo guardava, corrugando la fronte: non capiva. Ma non era suo compito capire. Suo compito era pensare alla macchina di Rudolf, che doveva fermarsi da lì a poco per il cambio delle gomme e il rabbocco della benzina. A quello doveva pensare, ché mica poteva discutere con il capo su un francese, che non sapeva manco chi fosse.

La corsa era tutta da decidere, ancora. Ci mancava altro. Quello del pilota Ferrari poteva essere un exploit buono per i giornali italiani, per compensare la disfatta finale e inevitabile. Questo era un fatto. Questo, doveva essere fuori di dubbio. Così, quando il grosso drago d'argento s'era fermato ai box, Neubauer aveva urlato come mai prima, aveva sbraitato, s'era piegato su Caracciola mentre dava ordini con le mani ai meccanici, terrorizzati di un possibile errore. Una piccola sbavatura avrebbe potuto costare la gara. E il posto. E non solo. Era in gioco il prestigio dell'intera Germania. Era in gioco l'immagine stessa del Reich. Hitler era arrivato? Uno sguardo veloce alla tribuna d'onore. No, non ancora. Ma tutti gli altri papaveri erano lì: aspettavano la fine della corsa, aspettavano un trionfo, erano venuti per ritagliarsi un momento di gloria riflessa davanti a quei trecentomila fedeli del Reich. Tutto – tutto – doveva filare liscio. Ognuno doveva muoversi come stabilito, come programmato. Ognuno doveva svolgere il suo compito senza la minima sbavatura. Nulla doveva essere concesso all'imprevisto. Ognuno doveva compiere i gesti che doveva compiere, nel modo in cui doveva compierli.

Nell'abitacolo Caracciola era nervoso, si voltava in continuazione verso i suoi meccanici e verso Neubeuer, che gli faceva segno di tutto a posto. Ma nella testa del gran capo Mercedes le cose non sembravano affatto a posto. L'adrenalina che gli girava in corpo gli diceva che si stava mettendo male, per colpa di quell'italiano testardo. Durante la sosta di Caracciola ai box della Mercedes, il nervosismo pareva aleggiare come una pestilenza, finché l'ultimo bullone era stato stretto, l'ultima goccia di benzina era scivolata nel serbatoio, le gomme nuove, fresche, furono pronte ad aggredire l'asfalto, che fosse bagnato o asciutto, liscio o abraso. Un ultimo sguardo fra il pilota e il suo capo. Una frazione di secondo, un battito di ciglia del tempo, che univa i mille pensieri di uno, le mille speranze dell'altro.

La freccia d'argento era infine scattata dal box. Sull'asfalto, due strisce nere di rabbia. E poi quell'urlo, quel grido volato dalle tribune a salutare l'ultima sosta ai box del cavaliere del Reich. Poi, come un sol uomo, s'erano girati tutti verso la rossa Alfa dell'italiano, ancora ferma al box. «E alura! Alura… Cosa fate? Muovetevi!» urlava Tazio ai suoi meccanici. Ma c'era un problema. S'era rotta l'impugnatura della pompa a mano.

«E adesso?»

«Adès, diaol lader!»

Adesso bisognava rimediare. Come? Ecco, ecco come: bisognava travasare la benzina in altri recipienti più piccoli, e da quelli con l'imbuto nel serbatoio. «Troppo tempo! Trop tèmp! Per la miseria!»

Quand'era ripartito, Tazio aveva perso un mare di tempo. Un oceano, anzi, da morirci annegati. Era sesto. Era scivolato dal secondo al sesto posto per colpa di una maledetta, stramaledetta pompa di benzina. E allora ci voleva il Mantovano volante. Quello che guidava alla sua maniera, da diavolo. E la rabbia, la voglia di rivincita s'erano impossessate di ogni centimetro dei suoi nervi, dei suoi muscoli, facendolo urlare come mai prima. A ogni curva urlava come un ossesso, lanciandosi dentro i tornanti a sfidare tutte le leggi della fisica. «Ricordati che quando urlo, tu devi buttarti sotto il

cruscotto, così se ci capottiamo ti fai meno male», aveva detto Tazio al meccanico che Ferrari gli aveva dato come secondo per la Targa Florio del ’32. (Non aveva detto «non ti fai niente», aveva detto «ti fai meno male».) «Della strada», raccontò poi quello a Ferrari, «io non ho visto nulla. Nuvolari ha iniziato a urlare quando siamo partiti e ha smesso quando siamo arrivati. Per tutto il tempo sono rimasto sotto il cruscotto.» Con quella tecnica Tazio sbranava l’asfalto. Ora più che mai. Più che mai lì, al Nürburgring, per riprendersi quel che gli spettava. Ecco Stuck. L’aveva avvicinato, l’aveva studiato, gli aveva mangiato secondi su secondi, finché gli era entrato nella scia, e da lì era poi uscito come un proiettile, superandolo di slancio. Quando l’aveva affiancato gli aveva dedicato un sorriso. Uno dei suoi, a tutti denti. Linguaggio di piloti. Gli altri non capirebbero. Loro, i piloti, capiscono perfettamente.

La leggerezza della sua Alfa lo agevolava. Le grosse frecce d’argento non potevano permettersi simili manovre azzardate. Non potevano permettersi di ritardare la staccata allo spasimo, come riusciva fare lui. Non potevano derapare a ogni curva, entrandoci dentro con il muso prima che iniziasse il raggio e schizzare fuori come un razzo appena la curva si riapriva. Avrebbero distrutto le gomme in quattro e quattr’otto, per non parlare dei semiassi. Ma con il ritmo forsennato che aveva impresso ora alla sua corsa, per recuperare il tempo perso ai box, anche i suoi di pneumatici avrebbero potuto cedere, costringendolo a una sosta imprevista. Uno stop che avrebbe significato la fine di tutto. E allora, dai, dai, dai. Finché si poteva fare, si doveva fare. Dare il meglio di sé. Come non l’aveva mai dato. Unire equilibrio ad ardimento. Prudenza per gomme e meccanica, a velocità soprattutto in curva, dove poteva guadagnare parecchio.

Al volante della sua coccinella rossa, se n’era fregato dei segnali preoccupati che gli arrivavano dai box con quei cartelli che non guardava neppure. Il suo pensiero era solo uno. Il prossimo da prendere. Il prossimo da inquadrare nel mirino, da studiare e quindi superare. E il prossimo era di nuovo Rosemeyer, che era riuscito a sistemare la macchina e a ripartire con la speranza di agguantare almeno il podio. Quel ragazzo aveva talento. *Tì at vardarèt al tò momenti, caro el me fiœl, ma mia adess*. Sì, sarebbe venuto il momento di gloria di Bernd, ma non adesso, non lì. Adesso, il ragazzino doveva farsi da parte. Perché quando passava lui, quando passava Nuvolari, la polvere s’alzava a oscurare il cielo. Pure con la pioggia.

Come un ladro nella notte

Anche per la nascita di Tazio la pioggia era caduta – prima timida, poi a dirotto – come a salutarlo. Quel 16 novembre 1892, il giorno che l'aveva visto venire al mondo sotto il segno dello scorpione, pareva che il cielo avesse aperto le cateratte per rovesciare su Castel d'Ario tutta l'acqua dispersa per l'universo. Poi, però, di colpo, le nuvole s'erano dissolte chissà dove, come a dire che, lì, il loro lavoro l'avevano ormai fatto. Alle 9 di mattina di quel mercoledì, Arturo aveva preso in braccio tutto orgoglioso quel suo nuovo figlio. Il quarto. Lui era un agrario di buona sostanza economica, e sua moglie, Elisa Zorzi, una donna bella ma spiccia, d'origine trentina.

Si era nell'ultimo scampolo dell'Ottocento, quando da poco l'Italia era diventata una nazione: giovane e piena di contraddizioni. Più che un unico Paese, pareva un mosaico di tanti campanili, e tra questi svettavano quelli della prima capitale del Regno, ormai due volte soppiantata: Torino. La città era pronta però a guadagnarsi un nuovo titolo: capitale sì, ma dell'auto italiana.

Nel 1899, con un patrimonio di ottocentomila lire, frantumato in quattromila azioni, era nata la Società Anonima Fabbrica Italiana di Automobili – Torino: la Fiat, insomma, che di macchine ne avrebbe sfornate davvero tante. Nello stesso anno, era stato inaugurato il primo servizio ferroviario con automotrici elettriche sulla tratta Milano-Monza: la seconda tratta più antica in Italia, dopo la Napoli-Portici inaugurata nel 1839, ancora regnanti i Borbone. La Fiat avrebbe dato il suo contributo anche in questo settore, ma – se la modernità correva sulle strade ferrate – sulle strade comunali cominciavano ad apparire i primi «trabiccoli» a quattro ruote fatti in Italia.

Carrozze senza cavalli. «Dove andremo a finire… Che tempi!» avrà forse bofonchiato qualche madamin piemontese, sentendo alle sue spalle quel suono fastidioso ad avvertire del pericolo incombente: *Pot! Pot!* «È passato, cara», la rassicurava il marito, indirizzando magari tra sé un apprezzamento a quello scandalo automovente, di cui aveva letto in un articolo su «La Stampa» qualche tempo prima. Ma sì, a proposito di una corsa su quei trabiccoli. Era successo in Francia. Dove? Ah, la memoria… Ah sì, a Parigi. Anzi, fra Parigi e Rouen. Una gara fra una ventina di vetture motorizzate. Ora ricordava perfettamente perché la notizia l'aveva colpito. S'era svolta una domenica di luglio di qualche anno prima, la gara, e la fotografia che accompagnava la cronaca mostrava molta gente ai bordi delle strade.

Dal 1894, le gare in automobile si diffusero in tutta Europa e così l'eco di quei rombi arrivò anche in casa Nuvolari, dove tutti i componenti della famiglia erano da tempo affetti dall'irrimediabile morbo delle corse e della velocità. Arturo e suo fratello Giuseppe erano ciclisti di prim'ordine. Giuseppe aveva pure vinto diverse competizioni all'estero. Era lui l'idolo del piccolo Tazio, ed era stato lui a portarlo alla prima corsa

automobilistica quando aveva 12 anni: il Circuito di Brescia. Si trattava di una gara di velocità che, partendo dalla Leonessa d'Italia, si snodava su strade che toccavano Cremona e Mantova. Tornato a casa, nella mente di Tazio i motori avevano continuato a rombare come certe arie d'opera quando sua madre non riusciva a togliersele dalla testa. «Signore ascolta! Ah, signore ascolta! Liù non regge più! Si spezza il cuor…» Quella volta non riusciva proprio a disfarsi della *Turandot*, tanto da tormentare l'intera famiglia per l'intera giornata. «Ah, signore ascolta!» «Ah signore, ascoltala!» sbottava suo padre. «Ascoltala una buona volta, signore!»

Quando, insieme a zio Giuseppe, aveva visto sfrecciare le macchine di Vincenzo Lancia, Felice Nazzaro, Alessandro Cagno, la mente di Tazio aveva definitivamente capottato, peggio di sua madre. No, lui non ne ripeteva i rumori, che peraltro gli apparivano come i più melodiosi dei suoni, i più struggenti dei movimenti d'orchestra, li pensava soltanto. Come se gli appartenessero. Finché aveva preso la decisione irremovibile. Del tipo che solo a quell'età si può prendere. «Anch'io.»

E non era stata solo quella corsa a guastargli la testa già «bislacca», come diceva suo nonno; in aggiunta, un giorno, sempre lo zio Giuseppe gli aveva raccontato per filo e per segno tutte le emozioni provate nel montare sulla nuova motocicletta. E non era finita lì. L'opera devastatrice dello zio era stata completata quando l'aveva fatto sedere in sella proprio a quella motocicletta, dopo che per tutta la mattina il *putell* non gli si era schiodato di torno, con una costanza sfiancante anche per Giobbe, che di pazienza, notoriamente, ne aveva assai. Allo zio, sfinito, non era rimasto che cedere, e insegnare a quel testone i primi rudimenti della guida di una motocicletta.

Ma al peggio non c'è fine, e Tazio già cominciava a rimuginare. *Vuoi mettere fare un giro con la macchina del papà? E che ci vuole!* L'idea malsana gli roteava per la testa e non c'era verso di prendere sonno, proprio come gli sarebbe successo per la fissa dell'aereo qualche anno dopo. Continuava a pensare a come sarebbe stato avere fra le mani il volante di una macchina, sentendo aumentare la velocità mentre le gomme sparano ai lati il brecciolino delle strade di campagna… Basta! Alla fine, vinto da quell'idea prepotente, una notte aveva gettato via le coperte ed era sgattaiolato fuori dal letto, dalla sua camera, dalla casa. Raggiunse il cortile: là, in una specie di fienile dove nessuno poteva mettere piede, troneggiava la macchina del papà. Anni dopo, avrebbe ricordato che si trattava di una Hupmobile, una «carrozza che andava a petrolio». Sudando le proverbiali sette camicie, l'aveva spinta fuori dalla rimessa. Poi fuori dal podere. E quando era stato sicuro che nessuno avrebbe sentito il rumore, aveva dato il via all'accensione del motore, sudando un altro lotto di altrettante camicie. Luna piena. Bastava quel chiarore per non accendere i fari. Non si sa mai. Finito il giro («Non ho mai fatto più dei 30 all'ora», avrebbe dichiarato anni dopo), aveva rifatto tutto al contrario, riportando la macchina al suo posto e rinfilandosi nel letto. Nessuno l'aveva visto, nessuno l'aveva sentito, l'aveva fatta franca. Questo lo pensava lui. Perché le cose non stavano proprio così.

Sua madre aveva seguito infatti da una finestra della camera da letto tutti i suoi movimenti, come un ladro nella notte, controllando che suo marito non si svegliasse, ché se fosse successa quella disgrazia, il ragazzo sarebbe finito dritto dritto in collegio, ben lontano da Castel d'Ario, cioè lontano le famose mille miglia da quello scriteriato di Giuseppe! E forse sarebbe stato pure meglio, anche se lei, no, proprio non lo voleva lontano, suo figlio. Così, quando Arturo a un certo punto s'era voltato nella sua direzione, sollevando a mezz'asta le palpebre, lei aveva arricciato le labbra in modalità culo di gallina facendo quel versetto ben collaudato, «Zuct! Zuct! Zuct!», che lo rispediva regolarmente fra le braccia di Morfeo. Funzionò anche quella notte, come funzionava quando lui si svegliava un attimo per avere mangiato tutte quelle costine di maiale e,

soprattutto, avere ingurgitato tutto quel buon rosso Viadanese.

Tu ci metti la moto, io il fegato

Mentre quella santa donna della signora Elisa ritornava a letto, Tazio rimuginava su un nuovo problema. Era spuntato un altro assillo che non gli dava pace, ora che aveva provato cosa volesse dire vedere gli alberi corrergli incontro. Era quella, la velocità. Altro che bicicletta. Non poteva restare con quel dubbio: doveva mettersi alla prova per sapere come sarebbe stato partecipare a una gara – e magari vincerla –, che fosse di moto o di macchine. Eccolo, il suo nuovo problema. Niente a che vedere con quel tizio – di cui gli aveva parlato sempre lo zio – quello che se ne andava in giro con un teschio in mano. Lui non stava in Danimarca e di marcio lì intorno c'erano solo le barzellette di Maurizio, il suo compagno di classe delle elementari, che nel bel mezzo cominciava a ridere e non riusciva più a finirla. «Te la fèt smarsì!» Eh sì, la faceva marcire, come una mela marcia.

Del resto, come poteva accantonare il pensiero, proprio lui: non era forse un Nuvolari? E la velocità non ce l'avevano forse nel sangue, i Nuvolari? Anzi, a pensarci bene, lì a Castel d'Ario, erano un po' tutti malati di velocità. Il grande fotoreporter Orio Vergani avrebbe usato, parlando dei personaggi nati in quella parte di pianura, l'espressione «geografia del coraggio». Ma doveva pazientare, Tazio: era ancora presto per pensare a sfidare il vento in motocicletta o con una macchina. Per il momento doveva limitarsi a imperversare in bicicletta. Era questo, ancora per un po', il suo «infame destino», come aveva riportato sul suo diario in un istante, giusto un istante, di sconforto.

La bicicletta era una Bianchi che gli aveva regalato – c'è bisogno di dirlo? – suo zio. Doveva accontentarsi per chissà quanto ancora a essere lui stesso il motore delle sue ruote. Oddio, «accontentarsi» era poi un termine quanto mai improprio, ché erano pochi, pochissimi i ragazzi della sua età che potevano permettersi un tale lusso. A Castel d'Ario, ad esempio, solo lui. I più fortunati dei suoi coetanei dovevano, loro sì, accontentarsi di usare la bicicletta del padre. Quando c'era, ché la bicicletta serviva per andare a lavorare. A distrarlo dal pensiero dei motori, che non gli dava proprio tregua, era arrivata provvidenzialmente una nuova distrazione. Suo padre aveva comprato da poco Toni, un puledro di razza, e Tazio aveva pensato che sarebbe stato divertente farsi trainare, tenendolo per la coda. L'unico problema erano i tacchi delle scarpe: si polverizzavano in quattro e quattr'otto, dovendo funzionare da freni per fermare al momento opportuno la corsa di Toni. «Mamma, si sono rotte le scarpe.» «Ancora! Ma che fèt con chele scarpe! 'ndo' vèt, ensomma!» Eh già. Che ci faceva con quelle scarpe…? Che se soltanto lontanamente mamma Elisa l'avesse sospettato, l'avrebbe mandato lei, in collegio, a schiaffoni fino al convitto. Ma tutti i bei giochi durano poco. E nemmeno quello aveva fatto eccezione. Ed era finita nel peggiore dei modi. Una mattina,

d’improvviso, Toni aveva scalciato mentre lui si stava attaccando alla coda, e il calcio gli aveva spezzato una gamba. Un contadino di suo padre l’aveva riportato a casa a braccia. Risultato: un gesso e due sberle da sua madre. Il medico aveva sentenziato quaranta giorni d’ingessatura, di cui venticinque immobile a letto: peggio d’un supplizio medievale inflitto dall’Inquisizione. E infatti una mattina non ce l’aveva fatta più ed era sgattaiolato fuori casa approfittando che i suoi erano andati a Mantova. Con le stampelle aveva raggiunto il centro del paese. Gli amici l’avevano salutato come un eroe. Lui, tutto fiero, tanto che gli pareva pure d’essere aumentato di colpo di statura, s’era premiato con un panino imbottito di tutto, nella bottega del Bepi.

«Ma lo potevi pure immaginare che quello poi lo diceva a tuo padre, no?» Aveva ragione, il suo amico Andrea… Sì, perché aveva rimediato altri due schiaffoni da parte di suo padre, più pesanti di quelli materni.

La gamba alla fine era guarita, ma la bravata gli costò cara perché sarebbe rimasta sempre un poco più corta dell’altra, conferendogli un’andatura particolare. Prima di imparare a correre come nessun altro, Tazio aveva cominciato a camminare come nessun altro. La volta del cavallo, comunque, le aveva sentite anche dallo zio Giuseppe. E questo era tutto dire: suo zio era il suo idolo, e in cambio lui era il suo cocco. Lo affascinava con i suoi racconti di corse in bicicletta, ma anche con le descrizioni di quando saltava in groppa alla sua moto. «Voglio correre anch’io», gli aveva confessato un giorno, e proprio allora suo zio gli diede un dispiacere inatteso e doloroso. «Sei troppo piccolo di statura, Tazio, non saresti mai un buon pilota». E quando lui non aveva risposto, ferito a morte come Patroclo quando era stato infilzato da Ettore, zio Giuseppe aveva cercato di rimediare con una trovata proprio irrispettosa! «Lo sai qual è la cosa migliore per te?» aveva detto infliggendo il colpo di grazia. «I cavalli! Saresti un ottimo fantino con quel fisico minuto che ti ritrovi, Tazio. Sei piccolo e leggero, l’ideale per montare». Tazio non ce l’aveva fatta più e dopo averlo guardato di sbieco, ricordando la pedata rimediata da Toni, aveva ribadito: «Correrò in moto e in macchina».

Che fosse una testa dura, suo zio lo sapeva. Non avrebbe iniziato ora a imporgli a forza qualcosa. «Ci vuole tanto fegato per fare il corridore», aveva chiosato infine, come se quella nota potesse dissuadere il nipote dai suoi propositi. «Facciamo così», aveva risposto lui senza pensarci un attimo, «tu ci metti la moto, io il fegato.»

Poi era arrivata la guerra. Altro che correre in moto.

Non idoneo alla guida

Di queste case
non è rimasto
che qualche
brandello di muro
Di tanti
che mi corrispondevano
non è rimasto
neppure tanto
Ma nel cuore
nessuna croce manca
È il mio cuore
il paese più straziato.

La più struggente poesia del Novecento sulla tragedia della Grande Guerra, la scrisse Ungaretti e la scrisse da soldato, schierato sul Carso. Poco lontano da lui, un ragazzo correva su e giù lungo l'Isonzo con un'ambulanza della Croce Rossa carica di feriti. Era una Fiat Tipo 2, dalle gomme piene, pesanti come macigni e difficili da governare, con cui si arrampicava su stradine sterrate, tutte buche e pietre, che domava a fari spenti per non farsi notare dai cecchini austriaci. Aiutato dalle stelle per la luce e dalla sorte per la vita, si districava fra mille ostacoli, cercando di muoversi più veloce possibile. Anche quella era una gara. Il traguardo era arrivare all'indomani e il premio la salvezza dei commilitoni feriti.

Erano ragazzi che scrivevano a casa di un tempo feroce, ripensando ai giorni rimasti là sospesi, quelli con il lavoro nei campi e nelle officine, aspettando sera per incontrare una Gina, una Graziella, un amore. E pensarle, la Gina o la Graziella, riascoltando nella testa il ricordo di una canzone, quella d'*O surdato 'nnammurato*.

«Staje luntana da stu core/ a te volo cu 'o penziero/ niente voglio e niente spero ca tenerte sempe a fianco a me!/ Si' sicura'e chist'ammore/ comm'je so' sicuro'e te…»

Soldati che nelle lettere a casa nascondevano di come, al fronte, si morisse non solo di fuoco nemico, ma pure di fame e stenti, di come si restasse uccisi in quelle trincee piene di fango e dolore, lezzo e merda e sangue, uccisi dal freddo, sconfitti dalla rassegnazione per non continuare a patire. Tutto per strappare al nemico pochi metri di terra da chiamare Patria. Con le unghie, i denti, la disperazione, mentre la vita passava in un fosso e pure le parole erano parole di trincea, come quelle – conservate nel tempo – di soldati qualunque. Per esempio quelle di Michele.

«Caro Padre, dechi sono partito di Brescia i giorni non sono tanti ma io mi pare dei anni che sono partito. Io cua in cuesti monti sono abituato che si marcia come le capre.

[…] Io questo momento sono in trincea ma none periccolo perche chueste sono trincei che non si avansano ne noaltri ne ialtri tedeschi cua sono sempre in meno al suono del cannone e anche fucili adesso sono abituato a sentire cuesto rimbombo mi pare cuando si va alla caccia il mese di agosto!»

O quelle di Ermete.

«Carissimi genitori. Oggi gò ricevuto la vostra cara lettera e sono molto contento al sentire che vi trovate di buona salute e così vi posso dire anche di me che mi trovo di ottima salute fin oggi e spero anche per l'avvenire e se iddio vuole. Cari genitori non fate osservazione alla mia calligrafia perché scrivo qua in trincea e non gò di tempo e non si trova nianca la carta se si vuol scrivere, dunque miei cari non pensate a me che io mi trovo bene e speriamo che vada sempre così. Fatevi coraggio, oggi gò ricevuto la lettera e anche el vaglia di lire 5 e dunque sono molto contento, ma però andando avanti non mandatemi più niente perché non gò manco tempo di spenderli… Pregate per me. Termino colle lacrime agli occhi lasciandovi i più caldi saluti e baci a tutti di famiglia. Caro padre e madre, ciao arrivederci, un caldo bacio, fatevi coraggio e non pensate a niente che quando verrò a casa vi spiegherò perché ora non posso spiegarvi. Cari saluti a tutti. Ciao, arrivederci presto se iddio vuole. Viva la libertà.»

E se la trincea non era dura abbastanza, bisognava anche subire gli *scherzi* riservati ai novizi: vere e proprie angherie che i *nonni* – i soldati sotto le armi da più tempo – infliggevano ai nuovi arrivati. Far bere la piscia del mulo o del «nonno». Far intingere nella merda del mulo o del «nonno» un pezzo di galletta e farlo mangiare. E altre crudeltà similari. E qualcuno, quei tormenti gratuiti, non era proprio riuscito a sopportarli, e aveva preferito chiuderla lì, la vita, per proprio conto, senza che fosse un cecchino austriaco a centrargli la testa in un momento di sua disattenzione. E non erano stati pochi i soldati sfuggiti alla guerra che avevano trovato la morte sulla soglia di casa, uccisi dalla pandemia di Spagnola.

E bisognava pure guardarsi dall'arbitrio degli ufficiali, dalla violenza verbale, dall'arroganza con cui parlavano ai fanti senza il minimo rispetto. Era successo anche a Tazio quando era finito in un fosso. Per via dei fari spenti.

«Come ti chiami, soldato?»

«Nuvolari. Tazio Nuvolari…»

«Signor colonnello…»

«Tazio Nuvolari, signor colonnello…»

«E che cazzo ci facevi con i fari spenti, coglione?»

«Cercavo di non farmi scorgere dal nemico.»

«Signor colonnello!»

«Cercavo di non farmi scorgere dal nemico, signor colonnello.»

«Intanto sei finito in un fosso, testa di cazzo che sei!»

«Sì, signor colonnello.»

«Nuvolari, hai capito che sei un coglione, vero? Una testa di cazzo.»

«Sì, signor colonnello.»

«Per una settimana corvè dei pitali, Nuvolari!»

«Agli ordini, signor colonnello.»

«E dai retta a me che me ne intendo, coglione…. Guidare non è cosa tua, testa di cazzo.»

«Sì, signor colonnello.»

Sulla sua branda, Tazio s'era lasciato scivolare di dosso quegli insulti, cavando dal portafoglio una fotografia. I ricordi s'erano affollati subito al davanzale della memoria, pretendendo ognuno la precedenza. L'aveva spuntata il ricordo di una certa sera di carnevale, che tra i coriandoli gli portava l'immagine di Carolina… Carolina Perina

aveva 16 anni, una bellezza soffice, elegante, e un nastro che le legava i capelli, scuri come una sera di tempesta. E la tempesta, la Carolina, gliel'aveva scatenata davvero. Saette di desiderio s'erano confuse con i temporali d'un amore nato e cresciuto in fretta, come un fungo porcino. Per entrambi. Non sapevano che quella passione tra loro non avrebbe avuto mai fine, ma potevano sperarlo e potevano volerlo. Come un ergastolo d'amore, la più bella delle celle. L'aveva capito, Tazio, che Carolina sarebbe stata «la signora» della sua vita, fin da quando l'aveva avuta fra le braccia in quella sera di danze: loro due, come se fossero soli, nella sala tanto grande. Un ricordo vivido, lucente.

Lei bellissima, lui no. Con quel tentativo di baffetti incollati sotto il naso e quell'altezza più che contenuta, quella pelle scura e i capelli lisciati con la scriminatura in mezzo, non era proprio un adone. In paese però sapevano bene chi era. Uno dei Nuvolari. Famiglia benestante, un futuro assicurato. Gli studi? Non un gran che. Stare piegato sui libri non era proprio cosa sua, e alla fine era riuscito a prendere il diploma di geometra solo in collegio, ché se no non ce l'avrebbe fatta mai.

Alla festa di carnevale, organizzata all'oratorio di Castel d'Ario, si era presentato con tanto di smoking e sigaretta, preceduto dalla fama di centauro spericolato. Una fama che faceva colpo sulle ragazze. «'Na volta el gà fato i gradini del Fabrissio in moto», aveva bisbigliato una moretta alla sua amica. Era stata una delle tante bravate di Tazio, fatta così, per sfida, fra gli schiamazzi dei perditempo prima che arrivasse la guardia. Alla festa, tra le ragazze, c'era anche lei, Carolina. Portamento altero, banda di capelli appoggiati sulla tempia sinistra, naso dritto su una bocca piena in un ovale perfetto. Poteva somigliare a Louise Brooks, la grande diva del cinema muto. Attraente come un arcobaleno nel suo vestito di chiffon bianco, con una fascia azzurra in vita, si muoveva con leggerezza. L'abito, che esaltava la sua figura snella e raffinata, l'aveva confezionato per lei «la parigina», la migliore sarta di Mantova (il nome se l'era guadagnato per l'anno passato a lavorare come modista in Francia); era stata sua madre, però, a disegnarlo. Donna dai modi garbati, la mamma di Carolina, cui lei assomigliava parecchio. Suo padre, commerciante di bestiame, era noto per i suoi modi spicci.

Quel che accadde alla festa non è riportato da nessuna cronaca. Di noto ci sono solo i numerosi balli che Tazio e Carolina fecero insieme. Il ballo consente di avvicinarsi in modi altrove impossibili – mani che si posano, mani che si toccano, guance sfiorate – e che aiutano il destino.

Il giorno dopo, un ragazzo che lavorava per i Nuvolari bussò a casa Perina. «Buongiorno… mi a gò 'na busta per la signorina Carolina.» E «la signorina Carolina», una volta ricevuta la busta, aveva letto e riletto il suo contenuto, finché s'era ritrovata senza difese, incapace di pensare ad altro. Le erano venuti alla mente i versi di Shakespeare che aveva letto proprio in quei giorni,

Sarai stanco amore. È tutto il giorno che mi cammini nella testa.

Se non che, a rompere l'incanto, erano arrivate, implacabili, le parole meno poetiche di sua madre: «Chel lì, toglitelo dalla testa». Suo padre, poi, non aveva usato nemmeno le parole, ché bastava il suo sguardo per comunicare come la pensava su quello scapestrato. E, intanto, lei si chiedeva: davvero l'amore con Tazio sarebbe stato afflitto dall'ostilità e trafitto dalle avversità delle famiglie come quello di Giulietta per il suo Romeo (anche se certo non prevedeva un finale altrettanto tragico)? Ché lei, ormai, di quel ragazzo che i suoi genitori non volevano nemmeno chiamare per nome s'era proprio innamorata, dopo tante lettere e biglietti ricevuti alla luce del sole ma pure al chiaro di luna, quelli che la facevano sognare di più. Così Carolina aveva deciso. Per quanto potessero essere contrari i suoi genitori, lei era altrettanto cocciuta. Avrebbe sposato Tazio o nessun altro. «E su questo non ci piove», aveva confidato alla Lisa, la sua migliore amica. La sua gentilezza, i suoi modi garbati non erano indice di uno spirito

debole. Sotto l'aspetto soave, la sua determinazione era pari a quella di Tazio.

Finché la sfida era stata sopravanzata da un terzo incomodo: la guerra. Anche a Tazio era stata recapitata la cartolina precetto, la chiamata alle armi. «T'aspetterò, Tazio. Pensa a quello che fai. Pensa a te. Pensa a me. T'ho portato questa mia fotografia, tienila sul cuore.»

Così era arrivato al fronte. Aveva tenuto nel portafoglio la fotografia, facendole posto fra qualche quattrino e una tessera. La licenza di corridore motociclista, numero 67. Erano già passati tre anni da quando l'aveva ottenuta. Sarebbe mai riuscito usarla quella benedetta tessera per correre? O sarebbe finito tutto lì, nel sangue, in quella polvere? E il suo amore per Carolina sarebbe stato spento da una granata o l'avrebbe scampata, e avrebbe potuto sposarla?

Era stato fortunato, alla fine, aveva conservato la vita, non come tanti ragazzi fulminati a vent'anni sulle pendici di un monte o nel mezzo di una trincea.

Sentendosi quasi debitore nei confronti della fortuna, quando la guerra finì diede seguito a quanto aveva promesso davanti al suo commilitone di Treviso, Maurizio Trevisan, una sera in cui era stato più difficile che in altre tenere a bada lo sconforto, e la malinconia si era presentata senza permesso. «Se la scampo, la sposo subito. La passo a prendere e la sposo.»

Maurizio era rimasto ucciso un mese dopo. E lui, Tazio, aveva legato al suo amico quel proposito. «Se la scampo, la sposo». E così era stato. Appena congedato, per motivi di salute prima che la guerra finisse, era passato a «prendere» il suo amore, era andati a Milano, e si erano sposati, lui e Carolina. La velocità della decisione aveva imposto il rito civile. Che scandalo! Era il 10 novembre 1917, sei giorni prima del suo venticinquesimo compleanno. Carolina, di anni ne aveva 23. Viaggio di nozze in un appartamento di corso Sempione, una casa rimediata in quella città sconosciuta.

Scapestrato

Nove mesi dopo quel matrimonio frettoloso, il 14 settembre 1918, era nato Giorgio. La guerra stava finendo e presto sarebbe tornato possibile pensare alle corse. Ma senza dimenticare di essere un marito, ormai, e un padre. Giorgio piangeva spesso durante la notte e si calmava solo quando rimediava lui. E come poteva rimediare Tazio? Con una macchina, no? Portava la cesta con il bambino in macchina, la metteva sul sedile al suo fianco, e gironzolava nei dintorni. Il dondolio della vettura (questo nel tempo non è cambiato) propiziava il sonno del piccolo. Appena lo vedeva addormentato, Tazio tornava a casa. Succedeva anche che, varcando la soglia, Giorgio si svegliasse, tornando a frignare. E lui rifaceva tutto da capo.

«Ma che ci fai lì, a Milano?» gli scriveva suo padre. Tazio temeva che fosse ancora arrabbiato con lui per quella idea matta quasi di rapire Carolina e sposarsela. A dire il vero, all'inizio, la famiglia di Carolina non vide affatto di buon occhio quell'unione, anzi. Considerava Tazio uno scapestrato: di buona, ottima famiglia, eh, ma scapestrato. Quelle che per lui – e i suoi amici tifosi – erano imprese o gesta quasi eroiche, in casa Perina erano viste come macchie indelebili. Non si davano pace che Carolina – per la quale si prevedeva e quasi si pretendeva un matrimonio «importante», da fare parlare fino a Mantova – si fosse buttata via così. Proprio lei, che quando arrivava a un ballo nel suo vestito di chiffon e in guanti bianchi faceva girare la testa ai migliori partiti della zona, si era andata a invaghire di quel piccoletto senza criterio né bellezza, scuro e scapestrato. «Ma chi è che si butta giù da un tetto con un monoplano?» Che vita avrebbe mai potuto garantire uno così a una figlia che loro avevano tirato su come un fiore in serra? E poi, addirittura, una fuga per sposarsi! Poteva farlo solo uno scapestrato, appunto.

«Ma sì», aveva cercato di mettere pace papà Arturo, quando le due famiglie s'erano incontrate, che manco i Capuleti e i Montecchi della vicina Verona, «vedrete che Tazio sarà un buon marito e un ottimo padre. Li facciamo venire qui a Castel d'Ario, ché da noi non mancano né posto né pasto. Da noi, sarà felice la vostra Carolina. E noi pure, vero Elisa?» Le due mamme avevano accordato la loro benedizione i due piccioni erano tornati a tubare dov'erano nati. Nella loro terra. Con quel piccolo Giorgio sul cui futuro Tazio fantasticava parlandogli una lingua che Carolina non riusciva a capire. Gli parlava a bassa voce, negli orecchi. Chissà che gli raccontava. «Ma che gli dici, Tazio?» «Niente, non ti preoccupare, cose nostre.» Pareva sognasse, quando stava con suo figlio. Come da ragazzino, dopo i racconti di zio Giuseppe, quando immaginava di sfidare il vento. E vincere. Ora, dopo la follia della guerra, il vento era tornato a soffiare con le corse.

Di nuovo a Castel d'Ario, Tazio aveva mostrato subito d'avere poco tempo da spendere per la terra e gli affari, perché tutte le sue energie erano destinate a gare e

motori. Il suo futuro sarebbe stato all'insegna della gomma e della benzina bruciata, di polvere e traguardi. Nel 1920, prima di rientrare nella casa paterna, aveva avuto il suo esordio come corridore motociclista: la gara (non conclusa) si era tenuta al circuito di Cremona. Nello stesso anno aveva avuto il suo battesimo automobilistico. Aveva comprato una Ansaldo Tipo 4 con cui partecipò e vinse una competizione (la Coppa veronese di regolarità).

Da quel momento si sarebbe diviso fra auto e moto. Dove c'era una gara, c'era anche lui. A seguirlo, come un'ombra, il meccanico Telemaco Vareschi. Questi un giorno gli avrebbe scritto righe che Tazio incorniciò come il più prezioso dei quadri: «L'amico tuo ti dedica questo umile omaggio, felice che la modesta opera sua ti abbia giovato nell'ardua prova. Ora la vita ti è aperta. Va', corri, vola e porta il tuo nome e quello dell'Italia di vittoria in vittoria».

Con Telemaco, durante un indaffaratissimo 1923, Nuvolari trafficava ogni giorno nell'officina ricavata nella Ronchesana fra moto e macchine. Le macchine erano una Diatto, una Ansaldo e una Chiribiri. Le moto, una Harley Davidson, una Norton, una Fongri, una Garelli, una Indian. Con tutte quelle «diavolerie dei tempi moderni» – come ancora le chiamavano in tanti – Tazio correva su circuiti che erano un miscuglio di polvere, pietre, pioggia, vento, rami, foglie, pezzi di ferro e schegge di vetro, fra cornici di voci urlanti al passaggio dei corridori, riconoscibili più dai loro colori che per le loro fattezze, ché in tutta la polvere che si alzava si distingueva davvero poco e qualche sasso, sparato via dalle ruote, a volte finiva pure fra il pubblico, sfiorando un occhio e magari centrandolo pure.

Era stato in una di quelle corse che aveva conosciuto l'Achille. Uno velocissimo, accidenti a lui!

La comparsa dell'Achille

Achille Varzi, l'Achille, Tazio l'aveva incontrato la prima volta nel 1923. Che anno era? Era l'anno che l'Italia s'era ormai messa la camicia nera: se la sarebbe tolta solo due decenni dopo. Italo Svevo pubblicava *La coscienza di Zeno*. Veniva istituito il Parco Nazionale d'Abruzzo, usciva il primo numero della rivista «Time», Walt Disney fondava la sua Company, il filosofo e ministro della Pubblica istruzione italiana Giovanni Gentile varava la riforma scolastica da lui ideata, in Valle di Scalve, nella bergamasca, il crollo della diga del Gleno causava 350 morti, Hitler era protagonista del fallito Putsch di Monaco.

L'anno dopo, mentre Tazio diventava campione italiano di motociclismo classe 500, un ictus uccideva Lenin, che nel suo testamento definiva Stalin – futuro padre-padrone dell'Unione sovietica – «poco intelligente e arrivista»; moriva Eleonora Duse, la più grande diva del teatro italiano, che aveva fatto conoscere i drammi di D'Annunzio in America, e il deputato socialista Giacomo Matteotti veniva rapito e pugnalato a morte da una squadraccia. Giacomo Puccini moriva a Parigi lasciando incompiuta la *Turandot*. Un dirigibile Zeppelin compiva una clamorosa trasvolata da Berlino a New York di oltre novemila chilometri.

«Modernità» era intanto diventata una parola d'ordine, coniugandosi con velocità: una suggestione che avrebbe ammaliato irrimediabilmente Marinetti, che – a suo dire – l'idea del Futuro l'aveva vista plasticamente in un incidente: «Avevo visto palesarsi la folgorante idea del Futurismo nel 1908, quando ero finito in un fosso con la mia amata Isotta Fraschini per evitare due ciclisti». L'anno dopo, Marinetti aveva dato alle stampe il *Manifesto del Futurismo*.

In quel turbolento 1924, Tazio visse un episodio che può essere catalogato come il primo di un'iconografia leggendaria e destinata ad arricchirsi fino alla fine della sua carriera. Sul circuito del Tigullio ottenne una vittoria assoluta su una Bianchi Tipo 18, dopo aver guidato come un forsennato. Si era fermato per due volte a picco sul mare, era finito pure in un fosso, dal quale era riemerso grazie all'aiuto di alcuni spettatori, ma con una vettura semidistrutta. Indomito aveva valutato: «Il motore gira, le ruote pure, perciò possiamo riprendere». Purtroppo per lui, il suo meccanico era impossibilitato a «riprendere» perché svenuto nel suo seggiolino. Seggiolino che invece lui non aveva più, così come non aveva più parte della carrozzeria e nemmeno il volante! Spezzato nell'impatto. «Poco male, prendi la chiave inglese… *Mòvet*!» aveva sollecitato il suo meccanico, che ancora non riusciva a connettere. S'era, ripreso, sì ma era del tutto rintronato. Dunque Tazio aveva trovata da sé la chiave inglese. Se non ci fosse una celebre fotografia a testimoniarlo, ci sarebbe da crederla una delle tante imprese apocrife, di quelle in bilico fra realtà e leggenda, inventate a maggior gloria del

Mantovano volante. Un po' come quella, di cui parleremo, dei fari spenti durante una Mille Miglia. Fatto sta, che qualcuno era riuscito a immortalare Tazio mentre tagliava il traguardo manovrando con un attrezzo messo per traverso al posto del volante. Fu in quella occasione che fu coniato uno dei soprannomi che lo accompagnerà per tutta la vita: «Nivola». La gara successiva l'avrebbe disputata sul circuito del Savio, su una Chiribiri Tipo Monza: un evento destinato a segnare la sua vita, non per la corsa in sé ma per l'incontro con Enzo Ferrari.

Ma torniamo all'altro incontro importante di quel periodo. Sul circuito di Parma, dove si svolgeva una competizione motociclistica, Tazio si presentò con una Norton deciso a mettere tutti in riga, ma non aveva fatto i conti con quello che sarebbe diventato il suo reciproco nel mondo delle competizioni: Achille Varzi. La vinse lui quella gara. A cominciare da allora, i giornali presero a tessere la tela di una rivalità tra i due destinata a finire solo un quarto di secolo dopo, quando Varzi avrebbe concluso la vita nello schianto contro un terrapieno svizzero a Brembgarten bei Bern. Tazio e Achille erano il giorno e la notte, il sole e la luna. Tanto era irruento e aggressivo nella guida il mantovano, tanto era gelido e pulito il suo rivale. Entrambi, velocissimi. I più veloci di tutti.

Anche Achille Varzi – che era nato a Galliate, nel novarese, dodici anni dopo Tazio, l'8 agosto 1904 – veniva da una famiglia benestante. Del resto, per potere praticare uno sport come quello bisognava disporre di denaro, parecchio denaro, ché gli sponsor erano di là da venire, e le scuderie, come quella con cui Ferrari avrebbe gestito le corse dell'Alfa Romeo, mettevano a disposizione le loro vetture solo a copertura economica garantita: poi, ci si sarebbero divisi i premi di partenza e di arrivo, ma per salire in macchina, bisognava aver tirato fuori un bel po' di quattrini. Nel loro paese, oltre che «importanti» per la loro condizione economica, i Varzi lo erano anche sul piano sociale: Menotti, il padre di Achille, e suo zio Ercole, senatore del Regno, avevano fondato la Manifatture Rossari&Varzi, una delle industrie tessili più produttive dell'epoca, che dava lavoro alla maggior parte della famiglie del luogo.

A contagiare Achille con il morbo della velocità era stato Angioletto, suo fratello maggiore, quando s'era regalato una motocicletta con la quale aveva iniziato a partecipare ad alcune competizioni, finché, fra i concorrenti, s'era infilato pure l'Achille e, da quel momento, l'aveva battuto regolarmente. Questo esordio, lo stesso Varzi lo spiegava così: «Mi si potrà obiettare come mai con tanta passione per l'automobile io abbia principiato con le motociclette. Semplicemente la motocicletta è stato il primo mezzo, come dire, motorizzato capitatomi tra le mani. Dovevamo andarci a scuola, i miei due fratelli e io, per fare più presto a detta di mio padre. Fu così che si principiò a fare presto, cioè a correre».

Sui campi delle prime gare, l'Achille, come lo chiamavano a Galliate, si faceva notare per il fisico da atleta, oltre che per lo sguardo languido e magnetico, irresistibile per molte ragazze. Fumava Macedonia, sigarette dal tabacco biondo e profumato, che sfilava dalla confezione quadrata e schiacciata, picchiettando la sigaretta sul pacchetto prima di annusarne il profumo e infilarla infine fra le labbra, sottili come il filo di fumo che si alzava da lì a poco. Posa perfetta per una immancabile fotografia su qualche rotocalco. Il suo portamento era esaltato da una cura quasi ossessiva sul piano estetico, nei tagli e nei tessuti scelti per il suo abbigliamento. Per i giorni di gara usava quasi sempre un maglione a lana grossa a girocollo su camicia bianca, pantaloni alla zuava, stivali alti in cuoio. Negli altri giorni, quelli senza olio, benzine e grassi vari, sceglieva abiti tagliati per lui dalla Sartoria Pozzi, la più prestigiosa di Milano. Quella dell'Achille sarebbe stata una parabola dai toni cinematografici o da radiosceneggiato, che iniziò la sua curva discendente nel 1935 quando s'innamorò. Nessuna donna fino a quel momento

gli aveva strappato il cuore, ma c'era riuscita lei, Ilse Hubach, una valchiria tedesca. Alta, algida, dal portamento regale, Ilse sapeva di essere bella, bellissima, sapeva che se avesse messo gli occhi su qualcuno, il prescelto non sarebbe sfuggito al suo magnetismo. E poco le importò d'essere anche la moglie di Paul Pietsch, compagno di scuderia di Varzi alla Auto Union, quando incontrò l'Achille. La passione scoppiò quasi subito dopo il loro primo incontro e i due amanti spesero fortune per incontrarsi in luoghi discreti e assicurarsi le bocche cucite di chi gli stava intorno.

Contrariamente al galliatese che non aveva mai subito un incidente, Tazio, durante la sua lunghissima carriera agonistica, si sarebbe rotto una gran quantità di ossa e avrebbe collezionato una gran varietà di ferite e lesioni. In un'occasione – una delle tante – era uscito miracolosamente da un incidente che l'aveva lanciato in mezzo a rovi e filo spinato e trafitto impietosamente il suo deretano. Lui raccontò: «Il meccanico gridava che ero morto, e io, là in mezzo, mi dicevo: ma per il male che sento direi proprio che sono vivo, diobono! sono vivo eccome!» Un'altra volta aveva rischiato di perdere un dito. Sul circuito del Savio si disputava una gara motociclistica e lui era secondo, alle spalle di Terzo Bandini, che però a una curva era sbandato addosso al pubblico, ferendo diverse persone. Da dietro, per evitarlo, Tazio aveva allargato la traiettoria, strisciando contro il muro con la mano sinistra, con il risultato di rompersi di netto l'anulare, rimasto attaccato solo grazie al guanto. Quando scese dalla moto era stravolto, bianco in volto per il dolore. Lo portarono in ospedale, dove gli proposero l'amputazione del dito. Lui non autorizzò l'intervento, preferendo meticolosi e dolorosi esercizi di riabilitazione.

Incidente dopo incidente, la sua confidenza con il dolore gli meritò un altro dei tanti soprannomi: «il Fachiro».

Il fachiro

Fachiro, Mantovano volante, Nivola e chissà quanti altri epiteti correvano insieme a Tazio, ormai asceso nel firmamento della popolarità e non solo nel mondo dei motori, ché di lui i giornali parlavano appena potevano. «Tazio tira sempre, anche quando respira», avrebbe spiegato Piero Dallamano, storico direttore della «Gazzetta di Mantova», a un suo giovane cronista a cui, nel dopoguerra, aveva assegnato un pezzo sull'ormai ultracinquantenne Nuvolari, nell'anniversario della Mille Miglia del 1930. L'altra regola era non andare mai a intervistarlo a casa: a casa sua, Tazio voleva essere – sempre e da sempre – soltanto un marito e un padre.

Nel 1924 – anno segnato da sconvolgimenti politici e sociali, ma anche ricco delle imprese via via più roboanti di suo padre – il piccolo Giorgio aveva iniziato le scuole elementari. Erano tempi in cui qualche vecchio maestro, per spiegare il giorno e la notte, poteva usare un'arancia e un mozzicone di candela, cavati fuori dalla borsa di pelle nera ulcerata qua e là dai troppi anni scolastici. «Questa», diceva sollevando l'arancia, «fate conto che sia la Terra. E questo», indicando la candela, «il Sole.» Poi chiudeva tutte le finestre, lasciando praticamente al buio i suoi quasi quaranta alunni che lo guardavano come uno che ha perso del tutto la ragione. Sbarrate le imposte, il maestro tornava alla cattedra e continuava la sua personalissima spiegazione del moto di rotazione della Terra. Sollevava l'arancia facendola girare su se stessa e muovendola attorno alla candela, che intanto conferiva una luce spettrale ai tratti del viso di quel vecchio pazzo, come lo pensavano ormai i suoi irriverenti studenti. «Vedete?» diceva, felice d'insegnare una cosa nuova ai suoi giovinetti «Vedete come una parte s'illumina mentre l'altra resta al buio?» Alla fine della rappresentazione, lentamente, riapriva le imposte e, tornato alla cattedra, poneva la fatidica domanda. «Chi non ha capito, alzi pure la mano», diceva con candore pari ai suoi capelli. E c'era sempre il mascalzone che l'alzava, la mano. Non tanto perché si fosse davvero posto il dubbio, ma giusto per perdere un po' di tempo: minuti preziosi da sottrarre a eventuali e peggiori compiti scolastici. «Ma è così semplice», si rammaricava il maestro accarezzando la testa dell'impunito. «Santa pazienza.» Tornando alle imposte, le richiudeva per ripetere lo spettacolo, mentre i più, ormai, si dedicavano ad altro: chi a scambiarsi biglie sotto il banco, chi a giocare con i pennini, infilzando il legno del banco o istoriandolo di magistrali geroglifici.

«Come va… come va signor maestro, il mio figliolo?» «Fossero tutti come il suo Giorgio, signor Nuvolari… Ah, magari!» La scuola elementare era a Mantova ché, per spostarsi più agevolmente, Tazio aveva deciso di trasferire di nuovo la famiglia dalla Ronchesana di Castel d'Ario in città. La casa si trovava in via delle Rimembranze, incastonata in un parco all'ombra di grandi alberi: un vialetto di ghiaia portava fino a uno spiazzo che si apriva davanti all'ingresso. Lo studio di Tazio era al pianoterra e al

suo interno, fra coppe, trofei, quadri e pergamene, troneggiava una scrivania in noce massiccio. In quel periodo, aveva anche comprato una casa in montagna, a Borgochiesanuova, sui monti veronesi e una a Roma, in via Panama, dove ogni tanto amava andare a passare qualche settimana, e qualcuno l'aveva fotografato sul lido di Ostia. Con Tazio e Carolina si spostava anche Artura, la sorella di Tazio che si occupava di Giorgio e Alberto come una tata. L'aria buona faceva bene soprattutto a Giorgio, che aveva qualche piccolo problema d'asma.

Quando arrivò l'adolescenza, Giorgio cominciò a scalpitare per la stessa passionaccia per le corse di tanti Nuvolari, una fiamma che gli ardeva dentro come a suo padre alla stessa età. E Tazio non aveva alcuna intenzione di ostacolare i desideri di quel ragazzo, che lo superava già di dieci centimetri e aveva rubato un po' di bellezza a sua madre. Carolina se ne sarebbe fatta una ragione se il testimone delle corse fosse passato di padre in figlio. Giorgio impazzava già per Mantova con la moto ricevuta in regalo; ma più spesso raggiungeva stradine di campagna, deserte e per questo ideali, per lanciarsi al massimo della velocità. Non a caso, seguiva spesso suo padre nelle gare a cui partecipava, che fossero in circuito o su strada, in moto o in macchina.

Suo fratello Alberto, nato nel 1928, aveva dieci anni meno di lui e amava giocare con il cane in giardino, in cui campeggiavano due grandi querce, simbolo di solidità. E quella di Tazio era una famiglia solida, dalle radici profonde che sembravano capaci di reggere tanti rami, anche i più pesanti. Le preoccupazioni, le più gravi, sarebbero arrivate, ma intanto per Tazio era impagabile la felicità del suo ragazzo quando lui arrivava con un nuovo trofeo, conquistato pure fasciato come una mummia.

Come una mummia

Era Carolina a raccogliere i ritagli di giornale dove si parlava di Tazio: forse perché era restia a seguirlo sui campi di gara, principalmente per potersi occuparsi dei suoi ragazzi. Parlava poco, con i figli, del «mestiere» del loro papà, anche se poi se lo ritrovavano sui giornali o ne sentivano parlare per radio. «Mamma, parlano del papà!» Lei sorrideva e annuiva. E vedeva con l'immaginazione tutti quei giornalisti, quei fotografi, che si affollavano introno a Tazio, senza dargli mai tregua. Che cosa opprimente! Ma lui c'era abituato, faceva parte del suo lavoro: era un uomo di mondo, nel senso più autentico del termine. Lei preferiva restare a casa, e ascoltare alla radio le sue imprese durante le corse.

Una volta, però, quel cocciuto di suo marito l'aveva presa per sfinimento. Era così contento, così euforico d'essere stato convocato per un provino dall'Alfa Romeo, che non aveva avuto cuore di contraddirlo. Si trattava di alcuni test a Monza, per la sostituzione del grande Antonio Ascari dopo la tragedia del Gran Premio di Francia il 26 luglio 1925, dove il pilota era morto capottando con la sua Alfa mentre conduceva la gara in testa. Così Carolina era partita con Tazio, che aveva guidato «con prudenza», come aveva raccomandato lei, ma fumando una sigaretta dietro l'altra, come suo solito.

Un'euforia, quella di Tazio, che mal si combinava con l'essere stato chiamato per ultimo. Prima di lui, erano stati convocati Gastone Brilli-Pei, Giovanni Micuzzi, Attilio Marinoni. Arrivati sul circuito, Tazio era rimasto immobile, silenzioso, in attesa di poter salire sulla macchina. Carolina non gli rivolse mezza parola: sapeva che era concentratissimo, che stava già con la testa sulla vettura. E allora, se rimase anche lei in silenzio, a guardarsi attorno, ma senza indugiare troppo su qualcosa o su qualcuno temendo di sembrare inopportuna. E poi, che ci faceva lei in mezzo a quel mondo di gomme e motori e olio puzzolente? Era lì per Tazio. Perché era stato così insistente… come un bimbo a cui alla fine bisogna cedere.

A mano a mano che i piloti si susseguivano, i tempi sul giro scendevano progressivamente. Si passò dai 3'39" di Micuzzi ai 3'37" di Marinoni, finché – finalmente – era arrivato il turno di Nuvolari. E lui aveva staccato subito un tempo da lasciare a bocca aperta: 3'35"; ma non gli bastava, convinto com'era di potere fare ancora meglio. Al quinto passaggio, i freni, ormai logori per tutte quelle tornate, avevano ceduto improvvisamente alla prima curva di Lesmo e l'Alfa era volata fuori pista capovolgendosi. «Mentre volavo a testa in giù», avrebbe poi detto a Carolina, «m'è venuto in mente, sai cosa?» e senza aspettare risposta, ridendo, aveva proseguito: «M'è venuto in mente quel noioso d'un agente dell'assicurazione, hai presente? Quello che alla fine m'ha convinto a firmare la polizza». Carolina gli aveva sorriso, mentre non vedeva l'ora di portarlo in ospedale a rimediare lo scempio provocato dalla recinzione

che però gli aveva pure salvato la vita, sennò sarebbe finito dritto dritto contro un albero.

«Deve stare fermo almeno un mese, signora». Così aveva sentenziato il primario. *E chi lo tiene fermo un mese, Tazio? Con il Gran Premio delle Nazioni di motociclismo alle porte…* pensò invece Carolina, ben sapendo che, su quella gara, Tazio aveva messo gli occhi come l'avesse già vinta, pregustando di far «mangiare la polvere agli inglesi», Jimmy Simpson e Wal Handley.

«Ma Tazio, come puoi pensare di riuscire a correre in queste condizioni?»

Un mulo. «Chiedi al primario se puoi fare una telefonata dal suo studio.»

«Ma…»

«Chiedi, Carolina, te lo domando per favore.»

«E a chi devo telefonare?»

«A Tito.»

Carolina era riuscita a muovere a pietà il primario, che cominciava a capire quanto fosse difficile fare accettare un no a quel testardo di un pilota.

«Prego, signora. Il telefono è a sua disposizione lì, sulla mia scrivania.»

«Tito… sei tu…?»

«Chi parla?»

«Tito, sono Carolina.»

«Carolina cara… Come stai, e come sta Tazio?»

«Ecco, appunto…»

Carolina, non senza imbarazzo, aveva riferito quello che suo marito voleva. Tito Curtini, suo amico, nonché suo compaesano, nonché suo medico personale, doveva fargli realizzare un busto in cuoio. «E che deve farci con un busto di cuoio?»

«Dice che deve metterci dentro le sue costole, così potrà correre.»

«Cosa?»

«Tito, ti prego, fa' quel che chiede, o farà di peggio…»

Ennesimo ostaggio della determinazione di Nuvolari, sapendo che nulla poteva far recedere il suo amico da quel proposito scriteriato, il dottor Curtini ne aveva esaudito la richiesta. Se si fosse rifiutato, pensava, Tazio si sarebbe rivolto a qualcun altro, e allora era meglio che lo facesse lui, quel lavoro bislacco. Curtini aveva quindi disegnato il busto, rivolgendosi poi a un artigiano che lo realizzasse, inserendo una spessa imbottitura di feltro.

Dodici giorni dopo l'incidente, il 13 settembre, Nuvolari era di nuovo a Monza pronto a correre, stavolta in moto. Prima della gara fu lo stesso Tito a infilargli il famoso busto, sopra cui poi Tazio scelse di indossare anche un maglione. «Così non si vede.» Rigido come una mummia per le fasciature, l'avevano aiutato a salire in sella, dove aveva assunto subito la sua classica posizione con il ventre schiacciato sul serbatoio. Come non bastassero i 300 chilometri che doveva correre in quelle condizioni, diluviava come se Giove Pluvio avesse deciso di dare fondo a tutta l'acqua delle sue nubi. Se Tazio fosse caduto, conciato com'era, senza aiuto non avrebbe nemmeno potuto risalire in moto. Da quell'anno, montava la Bianchi Freccia Celeste 350: che non avrebbe mai più lasciato nelle competizioni fino al 1930.

«Che Dio ce la mandi buona», s'era lasciato sfuggire uno del team. Trecento chilometri dopo, Tazio tagliava vittorioso il traguardo. L'avevano tirato giù dalla moto che pareva impietrito: giusto un attimo prima che la folla lo assalisse stritolandolo e facendogli gemere le costole nonostante il busto, non capendo come mai il loro idolo facesse tante smorfie di dolore.

Il boato che si levò dal circuito, al suono dell'inno nazionale italiano, fece ruzzolare a terra per lo spavento un anziano signore che se ne tornava tranquillamente a casa in

bicicletta. Montava una Bianchi: coincidenze. Solo l'indomani quel signore capì, leggendo una cronaca iperbolica sull'impresa di Nuvolari, cos'era stato quel suono quasi inumano.

Di narrazioni enfatiche ne sarebbero seguite altre. Negli anni seguenti, il Mantovano volante avrebbe infatti infilato vittorie e record, battendo e beffando tutti, perfino la morte, come ben sapeva Carolina. La sua fama si estendeva ormai in tutta Europa e non solo, come lui stesso ebbe modo di constatare sbarcando in America. Il suo stile sulla moto era unico, tanto inconfondibile quanto non replicabile. Non risultò da meno la sua guida sulle auto, come s'incaricò di dimostrare con «la corsa delle corse»: la Mille Miglia.

Mille Miglia di gloria

Se in moto, Tazio, aveva una tecnica irripetibile quanto funambolica, in macchina nessuno affrontava le curve come lui. Non furono pochi a cercare di imitare il suo stile, ma alla fine non resistevano e sollevavano il piede, telegrafando – come si dice in gergo – sul pedale dell'acceleratore. Una tecnica, invece, quella di Tazio, che risultò più che mai vincente nella maratona automobilistica della Mille Miglia.

La competizione era nata nel 1927 per iniziativa di un gruppo di imprenditori e appassionati d'automobile di Brescia: un percorso Brescia-Roma e ritorno. Uno di quegli imprenditori, Franco Mazzotti, era appena tornato dall'America e aveva ancora in testa come unità di misura il miglio in uso nel mondo anglosassone, pari a 1600 metri; rendendosi conto che la distanza della gara corrispondeva a 1600 chilometri, non si lasciò sfuggire l'efficacia della cifra tonda, proponendo «Coppa Mille Miglia» come nome della neonata corsa automobilistica. Da quando aveva saputo della sua esistenza, Nuvolari era stato attraversato da quel fremito che, se l'acchiappava, gli turbava il sonno. Una maratona di velocità lunga 1600 chilometri era un'idea esaltante.

«Ma, Tazio, sono automobili non motociclette», aveva azzardato Carolina, perplessa perché fino a quel momento, le sue apparizioni in corse d'auto erano state tutto sommato poche. «Lo so bene, cara!» Non fosse stato che sentiva giunto il momento di dare più spazio alle quattro ruote, e la Mille Miglia sembrava fatta apposta per sancire il passaggio inevitabile. Già, inevitabile per lui. Trentacinque anni erano l'età in cui altri cominciavano a fare i conti dei trofei ottenuti, e si sentivano ormai arrivati a riempire le ultime pagine degli album di ritagli che madri, mogli, figli, morose, compilavano scrupolosamente, come faceva anche Carolina. Lui no. Per Tazio quella era l'età giusta per dare una svolta alla carriera. Fra l'altro, la gara bresciana sarebbe stata il debutto in auto anche per l'Achille. Quello che aveva tanti tifosi quanto lui e dello stesso genere dei suoi, così che i due partiti si schieravano a braccia conserte ai bordi delle strade per vedere chi era il più bravo, il più veloce. Chi era il campione.

Via con la Mille Miglia, allora.

Su viale Rebuffone, partenza della maratona bresciana, Varzi s'era schierato con una Lancia, in coppia con Beppe Cerri; Nuvolari era sceso in pista con una Bianchi Tipo 20 in coppia con Alessandro Cappelli. Dopo avere verificato lo stato della sua vettura, Varzi insoddisfatto aveva dato forfait: non era nel suo stile partecipare per partecipare, quella era roba da gregari. Come per le moto, il suo obiettivo era vincere, perché lui era un campione, non un gregario. Così, era andato via. Nuvolari no. Pur sapendo di non poter competere per il podio, il mantovano aveva preso il via e alla fine s'era classificato decimo. Aveva insomma prese le misure alla Mille Miglia, la gara che qualche anno dopo avrebbe formato nell'immaginario collettivo un binomio inscindibile con il suo

nome. La gloria della Mille Miglia e quella di Nuvolari avrebbero corso – è proprio il caso di dirlo – di pari passo. Nessuna competizione sarà più identificata di così con l'asso Nuvolari: anche oggi, dire Nuvolari significa dire Mille Miglia. O l'inverso, appunto.

A dare risonanza alle gesta di Tazio sarebbe stata, negli anni seguenti, anche la radio. La prima trasmissione radiofonica in Italia era stata diffusa, il 6 ottobre 1924, da un'unica stazione radiofonica a Roma. Qualche anno più tardi le sedi erano già sei e il regime aveva scoperto la radio come mezzo di propaganda politica: presto vi fu diffuso il primo di tanti discorsi del duce. Nel gennaio del 1928 l'originario ufficio radiofonico si trasformò nell'Eiar (Ente italiano per le audizioni radiofoniche) e la radio in un mezzo di comunicazione di massa. I proclami del duce venivano trasmessi per l'ascolto collettivo con altoparlanti per le vie delle città in modo da raggiungere tutti.

Molte erano le lettere che quotidianamente si riversavano negli studi dell'Eiar. Gli ascoltatori scrivevano per chiedere di cantanti e attori, ma soprattutto dei protagonisti dello sport, con in testa i gladiatori del calcio, manco a dirlo. Tazio Nuvolari s'era guadagnato tuttavia una nutrita schiera di tifosi, che attraverso le loro missive chiedevano di conoscere particolari di quella o quell'altra corsa di cui avevano letto sulle gazzette.

Alla fine degli anni Trenta, con oltre un milione di abbonamenti (e un numero di ascoltatori da moltiplicare almeno per sei, trattandosi di un medium a diffusione circolare) la radio si avviava a diventare lo strumento d'informazione più importante. Del resto, bastava entrare in un bar o in un ristorante, per ascoltare i notiziari, che svettavano su qualsiasi altro programma.

La crescente popolarità della radio avrebbe generato anche posti di lavoro (nel 1936, l'Eiar lanciò un concorso per assumere 350 impiegati) e inaugurato l'era dei sondaggi di mercato. Negli ultimi mesi del 1939, per esempio, furono spediti milioni di cartoline con 28 quesiti e per circa tre mesi la radio bombardò gli italiani con l'invito a rispondere. Aderirono quasi un milione di persone di ogni regione e classe sociale e dalle loro risposte risultò che il maggiore ascolto della radio avveniva nel settentrione, mentre l'Abruzzo risultava la regione con l'indice di abbonati più basso. In media, gli ascoltatori superavano i 30 anni e i più assidui erano gli impiegati, seguiti dai maestri elementari e dai militari. Le ore di maggiore ascolto coincidevano con i notiziari delle 12 e delle 20: il Giornale radio delle 20 sfiorava il 98 per cento del gradimento. Domenica era sinonimo di calcio e, nel pomeriggio, chi ne aveva l'opportunità si radunava nei bar, nei circoli sportivi o parrocchiali o nelle case dei privilegiati possessori di un apparecchio per seguire gli eroi del pallone. Indiscusso oracolo della tifoseria radiofonica era Nicolò Carosio. Palermitano, alto, bruno, capelli lisci e impomatati, baffetti, buongustaio, irascibile, Carosio è stato l'inventore, il padre della radiocronaca.

Tutto ebbe inizio nel 1929, quando, per un derby romano, era salito sul terrazzo all'ultimo piano nella casa di un amico che abitava in un palazzo prospiciente allo stadio, e da lì, armato di binocolo, aveva trasmesso tutta la partita con quell'enfasi che lo renderà più unico che famoso, anche per quel suo «Quasi goal!» che lo avrebbe identificato da quel momento in poi. Un successo travolgente, come le lettere, le cartoline, le telefonate che arrivarono all'Eiar a testimonianza del gradimento fenomenale di quei suoi resoconti. I suoi stessi, numerosi strafalcioni, dovuti alla concitazione con cui raccontava le fasi delle partite, avrebbero contribuito a fare di lui un personaggio «quasi mitico». Una su tutte, la papera presa durante un incontro di fine campionato, in cui all'immancabile «quasi goal» seguì una spiegazione che poteva diventare la classica pezza peggiore del buco. «Il pallone che pareva destinato a un goal certo», chiosò con la solita enfasi da cardiopalma, «è finito all'ultimo nelle *palle* del portiere», con un bel lapsus per *palme*. Le risate di un'intera nazione, che contagiarono

gli stessi funzionari Eiar, gli risparmiarono sicure sanzioni disciplinari.

A raccontare le gesta di altri eroi di altri sport si avvicendavano altri radiocronisti, tra cui Giovanni Canestrini, firma della «Gazzetta dello Sport», regolarmente interpellato per commentare questa o quella corsa automobilistica. Così, in molte occasioni quel grande cronista si trovò a raccontare le imprese di Tazio, a cominciare da quella delle Mille Miglia: la corsa delle corse, foriera, oltre che di gloria, anche di sostanziosi montepremi di partenza e di arrivo. Ma non era l'unica: assai ricco era anche il piatto della gara che si correva in Sicilia, la Targa Florio.

Una tartaruga sulle Madonie

All'aprirsi del Novecento, se c'era un nome in Sicilia sinonimo di sfarzo e bellezza nelle più diverse forme, era quello di Vincenzo Florio. Questi, al primo apparire dell'automobile, ne era rimasto folgorato. E per godere al meglio di questa novità, come autista aveva ingaggiato – con stipendio commisurato a cotanto personaggio – Felice Nazzaro, un campione automobilistico, che poi avrebbe vinto più edizioni della gara creata da Florio. A Parigi, dove si recava spesso, considerando la Francia la sua seconda patria, dopo aver assistito a una gara automobilistica Vincenzo aveva concepita un'idea grandiosa; tanto che, appena tornato a Palermo, aveva ingaggiato un esercito di lavoranti per rendere transitabile la strada che da Cerda, passando per Caltavuturo, Castellana, Petralia Sottana, Petralia Soprana, Geraci, Castelbuono, Isnello e Collesano avrebbe disegnato un tracciato su cui disputare la gara automobilistica che si era imposta alla sua mente.

Nasceva così, nell'anno domini 1906, la Targa Florio: una competizione destinata a diventare famosa quanto la Mille Miglia. L'ideatore aveva anche imposto un regolamento che prevedeva vetture rigorosamente di serie, mentre il «Comitato Panormitan per le Feste e le Riunioni di Sicilia» che governava la corsa, aveva preso sede a Palermo, al civico 2 di via Catania, in un grande palazzo in stile liberty di proprietà della famiglia Florio.

Sui tormentati tornanti delle Madonie, la Targa Florio raggiunse in breve tempo un prestigio internazionale per ciò che significava primeggiare in quella competizione. Dopo la Grande Guerra, la prima corsa a riprendere le sue edizioni fu proprio la Targa Florio, nel 1919. Si iscrisse anche Enzo Ferrari con una CMN: la stessa macchina con cui aveva disceso tutta la penisola per partecipare. Durante la gara gliene capitarono di tutti i colori, compresa una sosta impostagli dai carabinieri in una piazzetta del medio circuito delle Madonie (era lungo 108 chilometri e andava percorso quattro volte) per consentire all'onorevole Vittorio Emanuele Orlando di terminare un comizio elettorale. Disavventure che l'avevano relegato in fondo al gruppo. Ferrari avrebbe poi sostenuto di essere giunto nono, ma le cose devono essere andate diversamente, visto che la classifica ufficiale dell'edizione 1919 conta solo otto concorrenti all'arrivo.

Rivendicare il nono posto aveva un senso per Ferrari – sempre attento alle finanze come sarà anche da futuro re di Maranello – perché l'esclusione dalla classifica lo avrebbe escluso anche dal rimborso spese per una trasferta così costosa. Ferrari aveva perciò sporto reclamo per lo stop a cui era stato obbligato dalle forze dell'ordine, certamente non preventivabile in una competizione automobilistica. E Vincenzo Florio, «u' Cavalieri», aveva accolto il ricorso, riconoscendo una somma anche a quel focoso concorrente modenese.

Se, da pilota, Enzo Ferrari non poté annoverare fra i suoi successi la Targa Florio, da costruttore ne sarebbe invece stato il mattatore. Il suo cavallino rampante ha cavalcato vittorioso più di qualsiasi altro marchio sul circuito delle Madonie. A portare al successo nella Targa Florio il marchio del cavallino fu Tazio Nuvolari: per due volte, nel 1931 e nel 1932, con l'Alfa Romeo 8C-2300. Non erano le sue prime partecipazioni: nel 1928, su una Bugatti, non era arrivato al traguardo. Nel 1930 su un'Alfa Romeo 6C-1750 si era piazzato quinto, ma Varzi aveva vinto con un'Alfa P2. L'edizione del 1931 si aprì con condizioni meteorologiche proibitive. Il percorso fu riaccomodato alla bell'e meglio sul grande circuito delle Madonie, da percorrere quattro volte. In testa andò subito l'Achille, su una Bugatti che fece il giro più veloce. Ma alla fine prevalsero, esaltate dal tempo infame, la determinazione e il coraggio di Tazio che rimontò come sapeva fare lui e vinse.

Della seconda vittoria fa invece parte un aneddoto che coinvolge Gabriele D'Annunzio, raccontato dallo stesso Tazio: «Ho cominciato a vincere quella Targa Florio a Gardone Riviera, rispondendo a un preciso invito di Gabriele D'Annunzio. Una quindicina di giorni prima della corsa siciliana, un dirigente dell'Alfa Romeo mi fece sapere che il poeta voleva conoscermi. Di lui conoscevo alcune sue opere, segnatamente *Il trionfo della morte* e *Il fuoco*. Arrivai a Gardone Riviera col batticuore, cosa che in verità mi capita di rado. Ma dopo pochi momenti ero ammaliato. D'Annunzio è un incantatore. Il suo aspetto giovanile, la freschezza del suo spirito e la musica delle sue parole, meravigliosi. Mi portò in una camera alquanto strana e suggestiva e volle da me una promessa: quella di vincere alla Florio. È inutile dire frottole, quando corro, corro per vincere. Però, a quella richiesta del poeta rimasi perplesso. Egli, certo, mi comprese, e allora, sorridendo, volle che gli giurassi d'andar forte, molto forte. Questo sì – promisi di cuore – che glielo giuro. Andrò forte».

E Tazio mantenne la parola, vincendo. In quello stesso incontro al Vittoriale, D'Annunzio dedicò a Nuvolari una foto che lo ritraeva in divisa da legionario di Fiume: «A Tazio Nuvolari del buon sangue mantovano, che nella tradizione della sua razza congiunge il coraggio alla poesia, la più tranquilla potenza tecnica al più disperato rischio, e infine la vita alla morte, nel cammino della vittoria». D'Annunzio, oltre a essere il primo a chiamarlo «Mantovano volante», gli fece dono di una tartarughina d'oro (ne abbiamo parlato già), con la chiosa: «All'uomo più veloce del mondo, l'animale più lento». Quella tartaruga diventò l'amuleto di Tazio, ma pure il suo simbolo. Se la sarebbe appuntata sulle famose magliette gialle che usava in corsa, oltre a farla stampare sulla carta da lettera, a riprodurla sulla fiancata dell'aereo personale e a farla stampare sui cartoncini per gli amici. Insomma, la tartaruga diventò per Nuvolari, quello che il cavallino rampante rappresentò per Ferrari. Due amuleti, due animali, due regali: il cavallino veniva infatti dalla madre di Francesco Baracca, l'asso dell'aviazione italiana che aveva un cavallino rampante come stemma sulle fiancate dei suoi caccia. Strano destino quello che avrebbe visto unire le proprie forze una tartaruga e un cavallino…

Ma alla corsa delle corse, quella della Mille Miglia del 1930, sulle fiancate della macchina di Tazio aveva ancora solo il cavallino rampante. Bastava e avanzava, però…

A fari spenti nella notte

Chissà se le cose andarono veramente così. Chissà se è vera quella storia dei fari spenti nella notte. Chissà se la vittoria di Tazio su Varzi nella Mille Miglia del 1930 avvenne in quel modo rocambolesco. Chissà quanto c'è di vero e quanto di costruito, mitologico. Vengono in mente altre «bufale storiche». *Fake*, come si dice adesso. Come quella delle brioche di Maria Antonietta: un invito al popolo, e senza pane, a mangiare brioche (fra l'altro – semmai – croissant), una che «l'austriaca» – come la chiamavano con disprezzo i francesi del «popolino» – in realtà non pronunciò mai. O come quell'altra massima: «Fatta l'Italia, ora bisogna fare gli italiani» che Massimo d'Azeglio non s'era manco mai sognato di dire, o quella attribuita a Voltaire, secondo cui era pronto a farsi uccidere per il diritto del suo peggiore nemico a esprimere la propria opinione. E davvero uno che sta per morire dice «Libera Chiesa in libero Stato»? Non aveva altri pensieri in quei momenti estremi il povero conte di Cavour? Fatto è che la suggestione è più forte della cronaca e alcune bufale riescono a travalicare il tempo, anche grazie allo spazio che trovano: nella memoria e nella tradizione, e ora anche sui giornali e sui libri (alcuni giornali, alcuni libri).

Forse lo stesso è accaduto per quanto riguarda la storia dei fari spenti di Nuvolari. Una bella invenzione riportata talmente tante volte come «fatto», di libro in libro, di articolo in articolo, di narrazione televisiva in narrazione televisiva, da diventare «reale». Anche perché, tutto sommato, verosimile. La raccontiamo così, per dovere di cronaca. Perché, come storia, è affascinante, oltre che in linea con «le incredibili gesta» di Tazio.

Dopo il provino con incidente del 1925, l'Alfa Romeo non l'aveva più cercato, ma evidentemente lo aveva tenuto d'occhio perché per la Mille Miglia del 1930 misero a disposizione di Nuvolari una Alfa 6C-1750. La stessa macchina con cui avrebbe corso anche l'Achille, quindi la cosa si faceva sempre più interessante…

In quell'edizione, i tifosi di Nuvolari e quelli di Varzi sembrarono finalmente lanciarsi un guanto di sfida, per dire: «E adesso, la vediamo!» Lungo tutto il percorso fra Brescia e Roma, per quella che passerà alla storia delle corse come la Mille Miglia dei fari spenti, i sostenitori dei due campioni avevano occupato i posti migliori per valutare con i propri occhi e confermare la superiorità del proprio asso su «quell'altro». Delle 135 vetture iscritte, soltanto due calamitavano l'attenzione di tutti: quelle del mantovano e del galliatese. Entrambi, alla partenza al volante delle Alfa: Tazio faceva coppia con Guidotti, mentre Achille si avvaleva della collaborazione di Canavesi.

Elevatissima, con oltre 102 chilometri orari, la media di velocità subito imposta da Varzi, passato per primo a Firenze e poi a Roma; ma Nuvolari non cedeva di un millimetro, convinto che sarebbe stato lui a tagliare da vincitore il traguardo di Brescia,

quello che contava. E, come al solito, s'era gettato all'inseguimento del rivale con il coltello fra i denti. Uscito da un anno, il 1929, per i suoi standard avaro di vittorie, in quel 1930 gli esperti del settore erano convinti che il Nivola avesse ormai dato il meglio di sé; che con i suoi 38 anni avesse insomma poche speranze di successo nei confronti di un rivale ben più giovane di lui e che aveva tutti i numeri per assicurarsi il titolo di campione anche in quella occasione. In effetti, Varzi aveva imposto subito un ritmo forsennato alla gara, e il buon Guidotti, secondo di Nuvolari, doveva aggrapparsi come poteva e dove poteva per non volare fuori, dall'abitacolo, tanta era la foga di Tazio per tenere il passo dell'avversario. Al controllo dei cinquecento chilometri dall'arrivo, gli era stato comunicato il suo distacco da Achille: due minuti. Gli altri che potevano aspirare alla vittoria erano ormai tutti fuorigioco: la partita, manco a dirlo, era fra loro due. E il Nivola ci aveva dato dentro, rosicchiando secondi su secondi al rivale, fino a ridurre il distacco a meno di un minuto: a quel punto, poteva contendere seriamente la vittoria al galliatese.

Prima di Peschiera del Garda, Tazio aveva intravisto finalmente i fanali posteriori dell'Alfa avversaria. L'Achille era insomma nel mirino. Che l'idea fosse venuta a lui, all'improvviso, come un temporale estivo, o gliel'avesse buttata là quasi senza crederci Guidotti (come raccontò anni dopo nelle interviste), non fa molta differenza. Ridotto ormai il distacco a poche centinaia metri, aveva spento i fari prima dell'uscita da una curva, per far credere a Varzi di essere stato seminato. Tanto era bastato perché l'Achille si rilassasse un attimo e quell'attimo era stato sufficiente perché Tazio lo superasse, riaccendendo i fari quando gli si era piazzato davanti, a mostrargli i suoi, di fanalini posteriori. Sul traguardo, Nuvolari era stato portato in trionfo, Varzi non era riuscito a gioire minimamente del suo secondo posto. Per due cavalli di razza come loro, contava solo la vittoria. Su questo erano d'accordo entrambi e forse era la cosa più importante che li accomunava.

L'episodio – come detto – benché famosissimo non è mai stato confermato ufficialmente. Lo si considera spurio soprattutto perché un tale azzardo sarebbe stato inutile: a quel punto della gara la vittoria era già di Nuvolari, dato che all'ultimo stop Varzi era partito con dieci minuti di vantaggio su di lui evidentemente già recuperati. E poi ormai l'alba era imminente e il buio non era più totale. Varzi dunque era già in difficoltà quando Nuvolari rimontò su di lui, e vedendo gli inconfondibili fari dell'Alfa negli specchietti, lo avrebbe anzi lasciato passare con grande fair play.

Ma quanto è più banale, troppo normale, questa narrazione rispetto al buio improvviso di due fari spenti! Quanto è più romantico che Mogol abbia potuto scrivere per la voce di Battisti le sue emozionanti parole.

E guidare a fari spenti nella notte per vedere/ se poi è tanto difficile morire.

Anche se poi bisogna ricordare che, se non ti chiami Nuvolari, farlo è solo una cosa molto molto stupida.

Rivali e sodali

I tifosi di Tazio e Achille si dividevano la piazza con competenza. Conoscevano vita e miracoli dei loro eroi, ma pure ogni aspetto tecnico delle loro macchine. Se Tazio e Achille erano divisi da una rivalità tanto accesa che alla fine li accomunava, nel senso che l'uno non sarebbe mai stato quel che era senza l'altro, anche con Enzo Ferrari i due vivevano una sorta di competizione. Le ragioni si sono già dette. Erano piloti votati alla vittoria, campioni eccezionali, uomini eccezionali e altrettanto eccezionale, da parte sua, era diventato Ferrari come imprenditore. Stabilire chi giovasse di più a chi, era dura. Anche in questo caso, a ognuno i suoi tifosi: pro-Ferrari, pro-Tazio e pro-Achille.

Quanto al rapporto tra Ferrari e Nuvolari, non si saprà mai se fossero le macchine preparate apposta per lui a fare di Nuvolari un pilota senza rivali o se fu il suo talento a rendere la scuderia del cavallino rampante quella che era. Ciò che si sa è che entrambi erano uomini forti, dal carattere volitivo. Uomini non comuni, anche perché segnati entrambi dal più terribile e innaturale dei dolori: sia Nuvolari che Ferrari avrebbero perso i figli.

A Enzo Ferrari toccò di assistere impotente – lui che era uomo d'azione, di decisioni – al declino del suo Alfredino: Dino. A spegnerne la vita, poco dopo i 24 anni, fu la distrofia muscolare: una malattia infida che poi Ferrari avrebbe combattuto con una Fondazione dedicata proprio al figlio. Il giorno successivo alla morte di Dino, era domenica e si correva a Reims il Gran Premio di Francia di Formula 1. I piloti Ferrari disputarono la gara con il segno del lutto al braccio e ne onorarono la memoria vincendo: primo Collins, secondo Castellotti, quarto Fangio. Il Vecchio, rinchiuso più in se stesso che nel suo ufficio, meditava però di abbandonare tutto, perché tutto ormai gli sembrava inutile: la fabbrica, la scuderia, le macchine, i piloti, le vittorie. C'era stato un giorno – come avrebbe confessato in seguito – in cui aveva anche pensato di chiudere la sua vita e quella di suo figlio prima che fosse quel male crudele a strapparglielo. «Ero salito col mio ragazzo, allora ancora vitale, sul bastione di San Marino. Vi si domina la scoscesa valle della Marecchia. Era di pomeriggio e il sole incendiava di colori impensabili la tela azzurra del cielo. Avevo affrontato le rampe portando una piccola radio. Volevo ascoltare le notizie di una 24 Ore di Le Mans che le mie macchine stavano per vincere. Dino mi aveva seguito e partecipava sorridente alla gioia di quel momento. Ma sentivo che lui, ragazzo, aveva perduto il mio passo nella salita; la fatica tentava di nasconderla nel volto, ma era nel suo respiro. Ecco, io mi trovavo di fronte a quei colori fantastici, a quello scenario orrido nella sua bellezza, la radio mi portava il momento di una grande gioia e presentivo che mio figlio mi sfuggiva. Che l'avrei perduto. Cambiarono i riflessi del sole sulle nuvole, il cielo si tinse di toni irreali, più accesi, violenti. Il tramonto che mi si presentava come neanche un Van Gogh avrebbe potuto

dipingerlo come io lo vedevo. Era la mia verità. La verità di una gioia che si fondeva con un immane dolore. È anche quella l'eredità che il mio Dino mi ha lasciato, proprio in quel momento. Di avere imparato il significato di alcune parole essenziali, un significato che non si trova in alcun vocabolario. Della verità di quei colori e del coraggio, che in quell'attimo non ho avuto! Ricordo un colloquio che ebbi con il latinista Sorbelli: si parlava del suicidio. Coraggio o viltà? Io sostenni coraggio, perché da un mondo conosciuto ci si tuffa nell'ignoto. Davanti al dirupo della Marecchia non avevo avuto coraggio, altrimenti avrei abbracciato mio figlio e mi sarei buttato nel vuoto con lui». Così, il 30 giugno 1956, Ferrari avrebbe vissuto il dolore più grande.

Lo stesso dolore, Tazio lo visse due volte. Aveva perso infatti i suoi figli, Giorgio e Alberto, entrambi intorno al diciottesimo anno di età. Giorgio, il primogenito, morì per miocardite nel 1937, Alberto, nove anni dopo, nel 1946, di nefrite.

Ma all'epoca della Mille Miglia, quei grandi dolori erano ancora lontani e comunque i tifosi sapevano ben poco della vita reale e quotidiana dei loro eroi. Sia Ferrari che Tazio presidiavano la propria riservatezza con rigore inscalfibile. Sul lavoro si parlava di tutto, meno che delle vicende personali. Ferrari aveva però una vita privata molto esuberante sul piano sessuale. E una di quelle scappatelle, si trasformò in una sorta di relazione parallela al matrimonio con sua moglie Laura Garello. Da Lina Lardi ebbe anche un figlio, Piero, che non potendo portare il nome del padre, usò quello della madre. A Modena, si raccontava che Ferrari fosse arrivato a offrire un miliardo a sua moglie Laura perché gli desse il consenso a dare il suo nome a quel bambino. E Laura sembrava avere accettato, ma poi, aveva sempre dribblato l'argomento quando si trattava di arrivare al dunque, con il risultato che Ferrari s'era rimangiato l'impegno del miliardo.

La prima apparizione ufficiale in pubblico di Piero Lardi avvenne solo molti anni dopo, il 16 ottobre 1965, giorno dei funerali della nonna Adalgisa Bisbini Ferrari, che fra le sue ultime volontà aveva preteso che ai funerali partecipasse anche il nipote Piero. Ci vollero ancora anni prima che Piero Lardi Ferrari fosse ammesso in fabbrica, ma infine diventò una presenza fissa, con ruoli sempre più rilevanti all'interno dell'azienda. Con sua moglie, la signora Floriana, Piero Lardi Ferrari ha avuto una figlia, Antonella, che a sua volta ha avuto un figlio: non poteva che chiamarsi Enzo.

Nonostante la morte dell'amato primogenito, la storia di Enzo Ferrari avrà dunque un seguito grazie a Piero – che nel 1975 grazie alla riforma del diritto di famiglia finalmente prese il cognome che gli spettava – ai suoi figli e nipoti; quella di Tazio e Carolina invece sarebbe finita con loro.

Il preludio della disgrazia in casa Nuvolari si ebbe una mattina di settembre. Il postino portò un telegramma dal collegio svizzero dove Giorgio studiava. «Pregasi raggiungere nostra sede per preoccupanti condizioni di salute di Giorgio.» Quando erano arrivati, trafelati, Tazio e Carolina s'erano sentiti dire dal medico che aveva preso in cura il ragazzo che purtroppo si trattava di miocardite. Piegati dal dolore per un verdetto che non lasciava scampo, i genitori avevano deciso seduta stante di riportare a casa il loro ragazzo. Tazio pagò un treno che senza nessuna fermata arrivò fino a Mantova. Seduto sul letto di suo figlio, Tazio gli parlava di quel viaggio che stava per intraprendere oltre Oceano: «Vado in America, Giorgio. C'è una corsa importante. La Coppa Vanderbilt. Vedrai che te la porto, ti porto anche questa di coppa. Ma tu mi devi promettere – anzi – giurare di guarire. Anche io una volta ho giurato; ho giurato che avrei vinto la Targa Florio, e l'ho vinta. L'avevo giurato a Gabriele D'Annunzio, mica a uno stradino».

Una volta salito sul transatlantico *Rex*, Tazio aveva avvertito il comandante di avvisarlo in qualsiasi momento se fossero arrivare notizie alla radio per lui durante la

traversata di otto giorni.

La Coppa Vanderbilt

Sbarcato a New York, Tazio era stato salutato come un'autentica star. La folta comunità italiana aveva contagiato con la propria passione anche gli americani, che non vedevano l'ora di assistere alle gesta tanto decantate di quell'omino tutto pelle e ossa. La Coppa Vanderbilt era all'epoca un evento capace di generare vera magia. Molto più della 500 Miglia di Indianapolis che ancora non aveva raggiunto la fama che l'avrebbe resa di lì a poco la corsa più nota al mondo.

La competizione era stata ideata nel 1904 da William K. Vanderbilt II, rampollo di una ricchissima famiglia newyorkese di imprenditori, appassionato di auto e pilota dilettante. Suo scopo era promuovere l'automobilismo in patria ai livelli europei. La coppa originaria del trofeo, che il miliardario fece realizzare da Tiffany, era decorata con l'incisione dello stesso Vanderbilt nell'occasione in cui segnò un record di velocità (148 km/h, ma non omologato) con la sua Mercedes sul circuito di Daytona Beach Road. Ogni anno, dal 1904 al 1916, Vanderbilt consegnò di persona al vincitore della sua corsa il prezioso trofeo in argento (14 chili per 76 centimetri di altezza) e ogni anno vi veniva inciso il nome del vincitore.

La guerra aveva poi interrotto la manifestazione, ma proprio nel 1936 il nipote del suo iniziatore – George Vanderbilt – aveva deciso di ripristinarla e rinverdirne il fascino. Che le sue intenzioni fossero serie, lo si capì subito dalle dimensioni del nuovo trofeo – la George Vanderbilt Cup commissionata a Cartier: 17 chili di puro argento per un metro d'altezza – e dall'enormità del monte premi in palio: 85.000 dollari in totale, di cui 20.000 solo per il vincitore .

Per capire quanto ricco fosse il piatto, basta pensare al titolo di una canzone che avrebbe spopolato tre anni dopo, nel 1939: *Mille lire al mese;* il sogno di una vita di agiatezza per molti italiani, passava cioè per mille lire al mese.

All'invito a gareggiare risposero molte case automobilistiche e molti campioni, tra cui Nuvolari ma anche Brivio, Farona e Marinoni, tutti schierati dalla scuderia Ferrari, che li dotò di tre Alfa Romeo 12C e di una 8C.

La corsa era fissata in calendario per il 12 ottobre, il Colombus Day. Le prove avevano messo subito in chiaro la superiorità di Tazio e della sua Alfa, che avevano regolato tutti gli altri concorrenti. I «giorni americani», come Tazio li chiamerà, si caratterizzarono per il clima eccitante, elettrico, che a momenti era riuscito a distrarlo dal pensiero fisso di Giorgio. Non tramontava mai il sole senza che facesse una telefonata a Mantova.

Fra le tante persone che lo circondavano, lo fermavano, lo chiamavano, una sera, durante uno dei ricevimenti in suo onore, era stato avvicinato da due figuri. Uno alto, magro, con due baffetti sottili, infilato in un gessato grigio a righe blu; l'altro basso,

tracagnotto, sigaro in bocca e doppiopetto bianco. Tutti e due, manco a dirlo, con Borsalino bianchi a tesa larga e scarpe di vernice bianche e blu. A parlare per primo era stato il tracagnotto. S'era tolto dalla bocca un sigarone, aveva sfiorato il Borsalino a mo' di saluto e gesticolando con la mano a reggere il sigaro, aveva esordito con una vocina roca: «Signore Nuvolaro, vuatri siti un grande pilota, that's all right?» Poi, alzata la testa verso il compare, che lo sopravanzava di almeno una trentina di centimetri: «That's all right?»

«That's all right», confermava quello sibilando come un cobra.

«Jè 'n vìeru piccatu chi nun possiate vìnciri a Coppa Vanderebitte.»

«Sarà difficile, ma non impossibile, vincere la Vanderbilt», aveva corretto Tazio.

«No, no», aveva fischiato lo smilzo. «Nun putiti propriu vìnciri.»

«Capite», aveva spiegato il grasso, «vuatri putiti èssiri u cchiù lestu 'nta giro ri pista ma nun putiti arrivari primu o traguardo. Mi sunnu spiegato?»

E prima che Tazio potesse infilare un semplice «perché?», lo smilzo aveva aggiunto: «Genti 'mpurtanti nun avi piacìri chi a vìnciri siati vuatri. Aviti capito, signor Nuvolaro?»

«Ma ci sarrannu u stissu dollàrs puri pi vuatri, compare», aveva addolcito l'altro.

Tazio, sì, aveva capito: la mafia aveva scommesso contro di lui. Così li aveva piantati in asso e aveva raggiunto la gente della sua squadra.

Non era destino però che si godesse in pace quel ricevimento; poco dopo era arrivata una persona che, come aveva spiegato a Nello, doveva assolutamente parlare a Nuvolari.

«Un'altra rogna?» aveva chiesto Tazio, al suo meccanico, e lui s'era stretto nelle spalle.

«Sembra una brava persona. Dice che è un tuo grande tifoso, ma che ha un "big problem".»

«Sentiamo che vuole», si era rassegnato.

«I'm a big fan of yours», gli aveva alitato in faccia, con un aroma di gin and tonic, il nuovo questuante. Poi era passato al sodo: «I'm going to fail». Gli spiegò che gli affari stavano andando in malora. Muoveva la testa come un pendolo, facendo roteare le braccia, che manco un'elica. In buona sostanza, lo scongiurava di prendere parte con un'auto qualsiasi a una corsa su terra che aveva organizzata lui su un suo terreno: la sola presenza di Nuvolari gli avrebbe garantito di vendere tanti biglietti da evitare il fallimento. Alla fine, preso per sfinimento, Tazio aveva accettato, nonostante dietro di lui le teste dei «suoi» facessero all'unisono il segno di «No!»

Ci era andato, invece, Nuvolari: aveva corso, non aveva vinto, ma aveva dato spettacolo. Finita la gara, il tizio si era trasformato da piagnucoloso ubriacone, a chiassoso italoamericano: gli aveva pure allungato un assegno da mille dollari (cabriolet, come poi avrebbe scoperto). Ma non importava. Era l'America, e lui era lì per una ragione precisa: portare la Coppa Vanderbilt a Giorgio.

Tra gli organizzatori della corsa – manco a dirlo – molti erano suoi tifosi, e glielo dimostrarono in tutte le maniere. Addirittura gli avevano messo a disposizione una limousine Lincoln, personalizzata da una scritta sul cofano posteriore – «Tazio Nuvolari – Automobile Race Champion of Italy» – mentre le fiancate informavano che a guidare la macchina era il diavolo italiano in persona «The italian devil drive this car». All'ingresso dell'hotel dove alloggiava, stazionavano Bill e Joe: armadi da due metri ciascuno, che sovrintendevano all'incolumità dell'*italian devil*, inviati dalla comunità italiana di Brooklyn. Accanto agli angeli custodi di «broccolino», c'erano anche i poliziotti di una pattuglia perennemente ferma davanti all'hotel. Ogni volta che Tazio arrivava a portata di voce di uno di loro, si alzavano i richiami: «Tasio!» «Tasio, andrà tutto bene!» Finché,

finalmente, era arrivato il giorno della corsa.

L'edizione 1936 della rinnovata Vanderbilt si disputava a Long Island, sulla Roosevelt Raceway: un circuito in grado di ospitare, sulle tribune e ai bordi, oltre centomila spettatori. Il tracciato era lungo quattro miglia, da ripetere 75 volte, e pieno di curve: dunque poco veloce.

I biglietti erano in vendita da giorni: 28 dollari per la tribuna (da cui era possibile vedere tutto il percorso) e 2,75 per il prato. Quando Tazio era uscito dall'hotel gli era parso d'essere dentro al cinematografo: a scortarlo in autodromo c'era un'autentica carovana di poliziotti in motocicletta e in macchina. Arrivati in pista, era iniziato uno spettacolo di aerei che passavano radenti sulla pista, mentre sfilavano venti bande con tanto di majorettes dalle forme molto generose. La tribuna stampa era dotata di cento trasmettitori telegrafici. E ciò tranquillizzava Tazio, il cui pensiero era costantemente lontano, a Mantova.

Pronti? Via! Finalmente si faceva sul serio. Tutta quella baraonda era davvero insopportabile. Solo, dentro il suo abitacolo, Tazio s'era ritrovato nella sua dimensione. Lui e la macchina. Lui e la velocità. Lui e gli avversari. Da superare, ovviamente. Avversari tosti, mica principianti: come Jean Pierre Wimille, un parigino che con la sua Bugatti T49 aveva tutte le carte in regola per puntare al successo, come pure Raymond Sommer, anche lui francese, che gareggiava con una fiammante Alfa 8 cilindri. Dopo la bagarre iniziale, Tazio era riuscito a passare al comando. «Mille dollari a chi compie un giro davanti a Nuvolari», avevano gracchiato gli altoparlanti sparsi sul circuito per vivacizzare una corsa praticamente uccisa dal «diavolo della velocità». Ma non sarebbero serviti nemmeno centomila dollari: nessuno avrebbe potuto superare Tazio quel giorno. Aveva preso un impegno con suo figlio Giorgio, e già immaginava il suo sorriso quando sarebbe entrato in casa con quella coppa luccicante.

Dopo quattro ore dallo start, la coppa era sua. Quattro ore di urla, grida, bestemmie, scommesse stracciate, perfino mangiate da chi aveva scommesso contro Nuvolari. Erano imbestialiti anche i due mafiosi in Borsalino: quello più grasso aveva gettato a terra l'inseparabile sigaro, calpestandolo fino a ridurlo in briciole. Su quel che restava, ci aveva zompettato pure il compare, poi erano scomparsi tra la folla, spintonandosi a vicenda. La scenetta era stata seguita da un giornalista italoamericano dalla finestra della sala stampa, letteralmente impazzita per il successo dell'asso mantovano. Il «Daily Mirror» titolò: *Italian Wins $ 85.000 Race*. In realtà, Nuvolari non vinse tutto di quella «corsa da 85.000 dollari», ma poco ci mancò: infatti, oltre al premio del vincitore, si aggiudicò quasi tutti i premi aggiuntivi sui giri. Brivio vinse quello del terzo arrivato. Anche l'Alfa Romeo ottenne i premi del costruttore e i suoi meccanici vari premi per l'assistenza su pista.

Mentre alla presenza del sindaco di New York, Fiorello La Guardia, mister Vanderbilt consegnava la gigantesca coppa a Tazio, i fotografi si ammassavano per immortalarlo, finché uno gli fece capire a gesti che vorrebbe fotografarlo dentro la coppa. E lui, minuto com'era, ci si era infilato. Quell'immagine fece il giro del mondo e la fortuna del fotografo. Ma l'avventura americana non poteva concludersi senza un colpo di coda all'americana.

Nello Ugolini, uomo di fiducia di Ferrari oltre che capomeccanico di Tazio, aveva fatto i conti per il patron di Maranello, concludendo che alla fine, tolte le varie spese, il guadagno netto sarebbe stato di 32 mila dollari. Ma quando era andato a prelevare la busta con l'assegno dalla cassaforte dell'albergo dove era stato provvisoriamente custodito, per trasferirlo in banca sotto scorta, il direttore dell'albergo era sbiancato, mentre Ugolini s'era accasciato su una poltrona della hall come uno straccio vecchio. Solo allora Tazio, rimasto impassibile fino a quel momento, aveva sventolato l'assegno

cavandolo da una tasca della giacca: «Non pensavo di farti svenire… M'aspettavo», aveva detto a Nello, «che ti precipitassi a telefonare a Ferrari per dirgli che i soldi erano spariti… Un bello scherzo, no?»

Non era un diavolo solo in corsa, Nuvolari, era diabolico anche negli scherzi, che amava da sempre. Come quella volta – dopo aver aspettato con calma la fine del frenetico rifornimento ai box durante una corsa – che era sceso dalla macchina.

«Ma che fai, Tazio?»

«La macchina ha un problema irrimediabile al cambio.»

«Ma allora… allora perché ci hai fatto rifornire?»

«V'ho fatto uno scherzo, v'ho fatto…» aveva concluso mostrando i denti nella più classica delle sue risate.

C'era stato poco da ridere invece il 22 aprile del '34 in occasione della corsa sul circuito di Alessandria, organizzata in onore di Pietro Bordino. Il pilota, uno dei più famosi degli anni Venti, vi era morto nel 1928 mentre stava provando una Bugatti. Un cane era finito sotto la macchina bloccando lo sterzo; il pilota andò fuori strada annegando nel torrente lì accanto. Anche il copilota morì per le ferite.

A quella corsa s'erano iscritti tutti i nomi del motorismo, da Varzi a Chiron a Trossi, Tadini, Pietsch, oltre al giovanissimo svizzero Carlo Pedrazzini. Nonostante una pioggia incessante, erano molti gli spettatori ad affollare il circuito. Qualche commissario di percorso aveva suggerito di sospendere la competizione, ma alla fine si era deciso di disputarla lo stesso. Le pessime condizioni della pista provocarono subito un primo incidente mortale proprio al giovane Pedrazzini, capottatosi con la sua Maserati 3000. La corsa era proseguita con Trossi, Chrion, Varzi e Nuvolari a contendersi la vittoria ma, all'imbocco di una curva, Trossi aveva rotto una biella, bloccando la sua macchina in mezzo alla pista. Tazio che lo seguiva dappresso s'era trovato all'improvviso quell'ostacolo e aveva scartato di colpo, centrando però in pieno un platano. A soccorrerlo per primo era stato lo stesso Trossi. Tazio lamentava un fortissimo dolore alla gamba destra. Poco dopo un'ambulanza correva verso l'ospedale. Lui aveva perso i sensi per una commozione cerebrale. Era stato sottoposto alle cure urgenti del caso e, quando aveva riaperto gli occhi, c'era un'ombra ai piedi del letto: Carolina. Appena avuta la notizia s'era fatta accompagnare immediatamente ad Alessandria. Proprio a lei s'era rivolto il primario della chirurgia: «Signora, sono addolorato ma dobbiamo amputare la gamba per salvare la vita di suo marito».

«Ma non c'è nessuna alternativa?»

«Si può tentare una cura, ma non assicuro l'esito.»

«Cioè?»

«Cioè… potrebbe non farcela.»

«Ma mi sa dire quante possibilità…»

«Mi dispiace signora Nuvolari, non posso fare previsioni… Ho bisogno però che lei mi dica cosa intende fare.»

Carolina aveva guardato suo marito. Era ancora sotto l'effetto dei farmaci, non poteva consultarlo. Doveva decidere lei. E lei aveva deciso. Niente amputazione. La fortuna era stata dalla loro parte. Le cure avevano fatto il loro effetto, la gamba era stata quindi ingessata, e Tazio aveva ripreso a mangiare con appetito. Ed era guarito. Pronto per tornare a correre. E a farsi di nuovo male, manco a dirlo.

Lacrime

Una mattina di aprile del 1937. Il tachimetro segna 110 km/h. L'auto si capotta e il pilota è scaraventato fuori dall'abitacolo, atterrando sul prato dopo avere pericolosamente sfiorato due alberi. La pista, quella del Valentino, a Torino.

L'ambulanza era arrivata velocemente e velocemente era corsa verso l'ospedale delle Molinette, dove i medici riscontravano abrasioni sul viso, ferite lacero-contuse alla regione mastoidea sinistra, frattura di alcune costole. Poche ore dopo, al paziente era stato consegnato un telegramma. «Caro Tazio, ancora una volta Dio ti ha salvato. Perché non credere che la gioia, la pace, la salute tornino nella nostra casa? Sembra impossibile, ma da ieri, Giorgio, dopo la triste novella del tuo accaduto, ha trovato non so quale forza per alzarsi da solo, girare per la stanza e stare alla finestra senza l'appoggio di nessuno. Chissà. Non abbandoniamo tutte le speranze. Ti bacio con l'affetto del mio povero cuore – tua Carolina.»

Anche in precedenza, nel maggio del 1936, prima ancora dell'avventura americana, Tazio l'aveva scampata bella: a Tripoli. In terra d'Africa era attesa una corsa che avrebbe messo nuovamente a confronto il mantovano con l'agguerrita pattuglia tedesca. Un brutto incidente per lo scoppio di una gomma sembrò impedirgli la partecipazione. Ma ancora una volta la sua ripresa era stata fulminea: pieno di ammaccature e con la sospetta incrinatura di un paio di vertebre, scese in pista, soffrendo ogni chilometro ma arrivando al traguardo ottavo.

La macchina lo avrebbe tradito anche al ritorno sul Nürburgring, dove lo portò solo al quarto posto, vincitore Rosemeyer. L'avevano fotografato in quella che era ormai la sua divisa da corsa: maglietta gialla su cui occhieggiava in un angolo la tartaruga, calzoni blu, calze gialle, scarpe marroni, casco bianco, occhialoni. La stessa immagine che l'aveva ritratto quando s'era infilato nell'abitacolo della sua Alfa per disputare la seconda edizione della Coppa Vanderbilt.

Ma nemmeno salendo in macchina dolorante dopo i suoi clamorosi incidenti, Tazio aveva mai sofferto come quel 5 luglio 1937. Perché, prima, era successa una cosa.

Viaggiava sul transatlantico *Normandie*. Si trovavano nel bel mezzo dell'oceano, quando un cameriere s'era avvicinato con un vassoietto. Un biglietto azzurro. «Chiamata da Mantova per il signor Nuvolari». Tazio sapeva già cosa gli avrebbero detto. Che Giorgio non c'era più.

È il 27 giugno 1937. Il cielo è scuro. Cattivo. Rovescia in pioggia quando Tazio si trova sul corridoio esterno della nave, ma lui non affretta il passo, anzi, si ferma a guardare il mare. Oltre un vetro, un marinaio vede il suo profilo, e a quel marinaio pare che il viso dell'uomo che se ne sta lì, in mezzo alla tempesta del cielo, sia rigato non dalla pioggia ma da lacrime.

Tazio non ha cuore per quella corsa. L'ha lasciato in mezzo all'oceano. Da quando arriva a quando ripartirà dirà forse dieci parole. In corsa, fonde le bronzine. L'auto prende fuoco. Un disegnatore lo immortala mentre si lancia fuori dall'abitacolo.

«Quando tornò a casa mi disse solo: "Chissà come mi avrà cercato". Poi si chiuse nel suo studio. Lo lasciai nella sua disperazione solitaria, come la mia.» Fatica a riprendersi, Tazio, ma c'è Carolina, c'è Alberto. Hanno bisogno di lui. La vita, si riprende la vita.

I dolori non sono però finiti. Un accanimento liquido, come l'acqua che non puoi proprio fermarla. S'infila ovunque, supera le barriere, rode la roccia. Sono come rivoli d'acqua inarrestabile le voci che gli arrivano su Varzi. Il suo acerrimo rivale, l'Achille. Non stima nessuno come lui. Nessuno è più veloce di Achille. Solo lui può batterlo. Tante volte quante è stato l'Achille a battere Tazio. E quando Tazio dovrà smettere di correre, l'Achille potrà continuare per quei suoi 12 anni di vantaggio. Si lascia scivolare via i pettegolezzi come malelingue purulente, come mal'aria. Una mal'aria con l'apostrofo che da lontano arriva a contaminare un bosco vergine, ma poi viene spazzata via. Purtroppo non sarà così.

Sussurri e grida

Le voci su Varzi s'erano infine accavallate intorno a lui, erano diventate sussurro, brusio e in alcuni casi grida. Voci scomposte. Disordinate. Sconce. Finché si era composto un puzzle capace di rappresentargli – almeno in parte – quel che era successo. Ed era successo che il pilota più forte che avesse mai incontrato, il rivale più stimato, quello che avrebbe continuato anche la sua, di corsa, che avrebbe potuto accumulare anche più vittorie di lui, avesse incrociato la disgrazia. Una disgrazia dalle forme incantevoli, come quelle di una donna bellissima. Una bionda wagneriana. Ilse. E con lei, l'Achille, s'era perso. Tazio aveva saputo di episodi inquietanti. Per esempio, che dopo il Gran Premio di Tripoli del 1936 Italo Balbo, governatore fascista in Libia, al ricevimento organizzato per la sera della corsa, aveva brindato a Stuck come «vero» vincitore della gara, anche se la gara l'aveva vinta Varzi. Achille aveva avuto uno scatto d'ira. Invece di alzare la sua coppa di champagne, l'aveva sbriciolata in mano. Raggiunta Ilse, che sapeva sola in albergo, aveva ricevuto da lei una dose di morfina. «Ti calmerà.» Nel successivo Gran Premio di Tunisi, Varzi aveva subito il primo, inspiegabile, incidente della sua vita.

Queste gare in terra d'Africa erano conseguenti alla rinnovata politica colonialista italiana nel continente, cominciata con Giolitti e proseguita con vigore dal fascismo. Dalla ascesa al potere di Hitler, Mussolini accarezzava l'idea di intraprendere una campagna militare per la realizzazione di un Impero da contrapporre al gigantismo tedesco. L'occasione si presentò concretamente nel 1935 dopo una serie di incidenti di frontiera fra la colonia somala e l'Abissinia (Etiopia), allora Stato indipendente e membro della Società delle nazioni. Il duce, senza alcuna dichiarazione di guerra, aveva dato ordine alle truppe italiane di varcare il confine con l'Abissinia: cosa che fecero il 3 ottobre. Pochi giorni dopo, il 7 ottobre, la Società delle Nazioni (che esprimeva principalmente la politica francese e inglese) condannò quell'azione di «pirateria internazionale», stabilendo delle sanzioni economiche che divennero operative dal 18 novembre successivo.

Il duce aveva annunciato la volontà di annettere l'Etiopia ai possedimenti italiani nel Corno d'Africa il 2 ottobre precedente, dal balcone di palazzo Venezia, diventato il luogo più importante delle sue esternazioni. Questa volta, rifacendosi retoricamente alla cosiddetta «vittoria mutilata» (la locuzione con cui Gabriele D'Annunzio aveva condannato la mancata annessione della Dalmazia all'Italia dopo la guerra, come previsto dal patto di Londra), si rivolse ai «popoli di Gran Bretagna e Francia», ricordando loro «i sacrifici sopportati dall'Italia durante la Grande Guerra», eccitando la folla quando dichiarò che «alle sanzioni militari risponderemo con misure militari, ad atti di guerra risponderemo con atti di guerra». Fu così che centomila soldati agli ordini del maresciallo Emilio De Bono avanzarono dall'Eritrea, da nord, in Etiopia; il genero del

Negus Hailé Selassié passò dalla parte italiana, consentendo alle truppe di invasione di penetrare per molti chilometri all'interno del Paese. Nell'avanzata fu conquista anche Adua, a vendetta della cocente sconfitta subìta dagli italiani nel 1896. (Non saranno poche in Italia le neonate chiamate Adua per orgoglio coloniale).

Nel frattempo, un contingente agli ordini del generale Rodolfo Graziani invase il territorio etiope da sud, dalla Somalia italiana, e in questa occasione furono usati per la prima volta gas asfissianti. Mussolini decise quindi di sostituire De Bono – la cui azione riteneva troppo blanda – con il generale Pietro Badoglio. L'aggressione all'Etiopia si sarebbe conclusa sette mesi dopo, con la totale occupazione del suo territorio, l'assunzione della corona imperiale da parte di Vittorio Emanuele III e la proclamazione dell'Impero da parte di Mussolini. La conquista dell'Abissinia – costata la vita a 275.000 soldati etiopi e il ferimento di oltre mezzo milione, mentre furono 4350 i soldati e i civili italiani uccisi – ispirò l'oscena canzoncina *Faccetta nera*, con cui la propaganda fascista mascherava appena l'intento predatorio dell'operazione con un vago intendimento civilizzatore…

Faccetta nera/ bell'abissina, aspetta e spera che già l'ora s'avvicina/ quando saremo vicino a te/ noi ti daremo un'altra legge, un altro re.

[…] *Faccetta nera, sarai romana/ E pe' bandiera tu c'avrai quella italiana/ Noi marceremo insieme a te/ E sfileremo avanti al Duce e avanti al Re.*

Sul fronte della propaganda, un altro colpo fu messo a segno dal fascismo grazie al calcio: dal 27 maggio al 10 giugno 1934 l'Italia ospitò infatti la seconda edizione della Campionato mondiale di calcio (Coppa Rimet, trofeo sostituito nel 1970 dalla Coppa del mondo FIFA), il cui debutto era avvenuto quattro anni prima in Uruguay, con la vittoria della nazione ospitante. Per Mussolini, questo nuovo torneo internazionale avrebbe dovuto svolgere una formidabile funzione di vetrina a livello mondiale. Il duce voleva infatti dimostrare a livello planetario «la potenza italiana anche attraverso i suoi atleti», mostrando di non avere niente da invidiare alla locomotiva tedesca che pareva viaggiare su altri e più veloci binari. Il calcio rappresentava lo sport più seguito insieme al ciclismo e alla boxe, anche se i trionfi con le auto da corsa di Tazio in tutta Europa, erano manipolati da Mussolini per rivendicare una superiorità anche tecnologica, visto che il Mantovano volante sbaragliava la concorrenza straniera con la sua italianissima Alfa Romeo rossa della scuderia Ferrari.

Un uso improprio della popolarità di Nuvolari, contro il quale, pur indispettito, il campionissimo non poteva fare nulla. Stessa sorte toccò a Primo Carnera, il pugile friulano che s'era fatto onore in America a suon di pugni, fino a conquistare il titolo di campione del mondo dei pesi massimi in quel 1934 delle meraviglie fasciste. Una delle tante «veline» espressamente voluta dal duce imponeva che non fossero mai pubblicate fotografie che immortalavano al tappeto «il gigante di Sequals», così chiamato dal paesino in provincia di Pordenone dove era nato. Con il fascismo, il motto latino di Giovenale «mens sana in corpore sano» divenne un dogma nella formazione dei giovani, con le palestre che tornarono a riempirsi e l'educazione fisica che nelle scuole assunse un ruolo di primo piano. Durante l'anno scolastico, tutti i giovani – inquadrati secondo l'età nei Balilla e negli Avanguardisti – preparavano un saggio ginnico in cui si sarebbero esibiti anche davanti alle autorità comunali. I più fortunati, davanti al duce in persona.

Il campionato del mondo di calcio del 1934 fu dunque investito di un'importanza eccezionale, e i calciatori della nazionale italiana si impegnarono allo spasimo durante tutto il torneo, fino a vincerlo nella finalissima del 10 giugno giocata a Roma contro la Cecoslovacchia davanti a un pubblico di quasi cinquantamila persone in totale delirio. Per il duce, quella vittoria sarebbe stata più utile di qualsiasi altra azione pubblicitaria. Con il risultato di 2 a 1, la nazionale italiana si assicurò la Coppa Rimet e Mussolini,

incassando un'ovazione oceanica, ricevette di fatto una potente iniezione di consenso da parte dei tifosi italiani: vale a dire, dalla nazione.

Se Tazio guardava con disinteresse alle mosse propagandistiche del fascismo, a Varzi scivolavano addosso come manifestazioni plebee. E il fascismo ne era pregno. Uscito indenne dall'incidente subito nel Gran Premio di Tunisi, Achille era stato preda di una gravissima crisi di nervi. A calmarlo, ci aveva pensato Ilse, alla sua maniera. Da allora, era stata «un'accelerazione verso l'autodistruzione» come avevano riferito a Tazio. Saltato il Gran premio di Germania, Varzi aveva partecipato alla Coppa di Livorno ritirandosi dopo una gara incolore. Poi era scomparso dalla circolazione. L'avevano trovato infine in una villa di Roma, con Ilse. E con la droga. Achille Varzi era ormai un tossicodipendente che necessitava di cure forzose con un ricovero coatto. Prelevato con la forza, fu portato in una località mantenuta segreta. Di Ilse lui non saprà più nulla, nemmeno della sua morte.

Notizie che avevano gonfiato ancora di più il cuore di Tazio, già prossimo a scoppiare per quei dolori intimi che i tifosi non potevano conoscere. Loro vedevano solo il luccichio della gloria.

Achille, con il tempo, si sarebbe però ripreso e perfino sposato, nel 1940, con una donna che lo aveva aspettato a lungo: Norma Colombo. Con lei sarebbe tornato a essere una persona sana, bella, piena di vita. E desideroso di tornare a correre. Ma di mezzo ci fu la guerra. Gli anni a ridosso della nuova tragedia mondiale riservarono altri dolori a Tazio.

Il fuoco

L'ultimo dell'anno del 1937, Tazio e Carolina erano a Berlino, per il battesimo del figlio dei Rosemeyer, di cui Nuvolari era il padrino. A sera erano andati a cena tutti insieme. Tazio e Bernd avevano parlato a lungo, anche di quel record di velocità che il pilota tedesco avrebbe affrontato nemmeno un mese dopo.

Il 28 gennaio del nuovo anno, due bolidi argentati, l'Auto Union di Rosemeyer e la Mercedes di Caracciola, si affrontarono sull'autostrada Francoforte-Darmstadt. Rudolf Caracciola aveva già effettuato la sua prova: con la sua monoposto capace di 700 cavalli aveva raggiunto i 432 chilometri orari. «A una tale velocità», avrebbe poi spiegato Tazio a Carolina, commentando l'accaduto, «i due sottopassaggi di quel tratto d'autostrada (li conosco bene!) sono come la cruna di un ago in cui infilarsi.» Ma quando era toccato a Bernd di tentare il record, s'era alzato un forte vento che batteva lateralmente rispetto alla direzione di marcia. «Non è il caso di rimandare?» aveva chiesto qualcuno. «No.» Bernd s'era infilato nell'abitacolo ed era scattato sgommando. Lo avrebbero estratto dalla sua monoposto accartocciata contro un albero al km 9,2 dopo che aveva impattato contro un terrapieno.

Tazio aveva ingoiato un altro dolore: il dolore per un uomo di 28 anni, che lo aveva tanto ammirato da sceglierlo come padrino per il figlio. Ma non c'era tempo per le lacrime. Doveva correre a Pau, in Francia. Per quella gara sul circuito cittadino al confine con la Spagna, la sua Alfa era stata appesantita da due serbatoi di benzina laterali per ribattere alla decisione di Auto Union e Mercedes di aumentare la capacità dei serbatoi e ridurre le fermate ai box. Durante la corsa, la sua macchina prese fuoco per una trafilatura di benzina da uno dei serbatoi finita poi sugli scarichi. Il fuoco era divampato presto e stava per raggiungere l'abitacolo, quando Tazio era riuscito a rallentare quel tanto che gli aveva consentito di lanciarsi fuori seppur inseguito da lingue di fuoco che gli si appiccicavano alle gambe.

Dopo l'incidente, se ne rimase fermo e zitto per una settimana nella stanza d'ospedale in cui era stato ricoverato. Una settimana in cui aveva covato risentimento e veleno per i tecnici Alfa, che avevano rischiato di farlo bruciare. Non c'è nulla di più terribile per un pilota del fuoco. Morire, sì, si può morire in corsa. Come Rosemeyer. Ma non per il fuoco. Il fuoco terrorizza chiunque. Perfino lui, dal «cuore impavido», come aveva scritto un giornale in occasione di una delle sue tante carambole, quando a Monza era stato scagliato fuori dall'abitacolo. Ecco lo strazio delle carni non era niente al confronto del fuoco.

Per quella settimana, Tazio non aveva dunque proferito parola con nessuno. E tutti i giornalisti che erano passati in processione se n'erano tornati in redazione senza nemmeno mezzo titolo. Alla fine di quei sette giorni di mutismo, aveva scritto un

telegramma. All'Alfa.

«Fortemente impressionato grave incidente Pau comunico massimo dispiacere mia irrevocabile decisione rinuncia alle corse – Distintamente. Tazio Nuvolari.»

Una bomba. «Nuvolari si ritira.» «Tazio appende il casco al chiodo.» «Tazio Nuvolari va in pensione.» Si ritirava insomma per qualche bruciacchiatura? Lui che ne aveva subite tante? Lui che non aveva più nemmeno un osso integro in quel suo piccolo corpo? Lui che non aveva ceduto mai, pronto a correre perfino ingessato? Puzzava di bruciato. Appunto. La stampa era completamente impazzita.

Uscito dal silenzio ostinato in cui s'era rifugiato in quella stanza d'ospedale, a chi – più apertamente di altri colleghi giornalisti – aveva avanzato seri dubbi sulla sua decisione di smettere con le corse, Tazio aveva risposto quasi piccato: «Ma lei che ne sa! Lo sa cosa significa rischiare di essere divorati dal fuoco? No che non lo sa! Io sì. Io me lo sogno di notte, il fuoco, dopo quell'incidente. Il fuoco è una bestia invincibile, che ti uccide straziandoti!» E quando quello gli aveva fatto notare che in fondo ne era uscito vivo, lui aveva risposto che non era appunto il caso di continuare a sfidare il destino. Alla sua età, poi. Cioè a 45 anni. Ma chi ci credeva che si sentisse ormai pronto per la pensione?

Quando infine guarì da quel brutto incidente, a maggio partì con sua moglie sul *Conte di Savoia*, un transatlantico modernissimo, dotato di comodità e sciccherie. A Carolina non sembrava vero di potersene stare in vacanza con il marito tutto per sé. Senza corse di mezzo.

Ma il richiamo della pista fu peggio delle sirene di Ulisse. No, in America non si sarebbe infilato in nessun abitacolo. O, meglio, provò per divertimento un paio di giri alle qualificazioni della 500 Miglia di Indianapolis: ma non si divertì. Mancavano ancora due mesi a una notizia clamorosa.

Tradimenti

Il 16 luglio 1938, la «Gazzetta dello Sport» titolava: *Nuvolari corre per l'Auto Union*. Poi spiegava: «Il mantovano, dopo aver provato al Nürburgring la nuova 12 cilindri Auto Union, con la quale ha corso in 10'10" sul giro, ha firmato sabato scorso un regolare contratto con la casa di Zwikau. Lo stesso Nuvolari, di passaggio da Milano, ci ha dichiarato di aver accettato l'offerta della casa tedesca data l'incertezza del programma di attività dell'Alfa Corse per questa stagione. Ha pure tenuto a dirci che prima di accogliere l'invito aveva offerto ai dirigenti Alfa la sua collaborazione, qualora essi ritenessero di averne bisogno».

Il contratto che aveva spuntato non aveva eguali nel mondo delle corse. Con la tragedia di Bernd Rosemeyer, l'Auto Union s'era trovata spiazzata. Su quel giovane pilota tedesco aveva infatti puntato come suo alfiere per le due stagioni successive già contrattualizzate. In circolazione c'era un solo pilota che potesse rimediare a quella perdita: Tazio Nuvolari. Nonostante l'età avanzata, il mantovano aveva ancora la stessa fame di vittorie di un pilota all'inizio della carriera, con il non trascurabile valore aggiunto di un'esperienza come nessun altro. Nuvolari godeva inoltre di una popolarità mondiale, e questo non guastava certo, oltre a essere assai apprezzato nel Reich.

Per tutte queste ragioni, a Tazio la casa tedesca aveva riconosciuto uno stipendio di diecimila marchi, oltre ai quindicimila come premio di partenza per ogni corsa. A conclusione del contratto, gli sarebbero stati corrisposti altri ventimila marchi. Per farsi un'idea dell'ingaggio, si pensi che il tasso di conversione da marco a lira era di circa sette volte e mezzo… Il contratto prevedeva anche una serie di premi in denaro in base ai risultati, per un tetto massimo di cinquantamila marchi per ogni gara. Da parte sua, la Auto Union chiedeva al pilota il massimo riserbo sul piano tecnico e commerciale, oltre al divieto di concedere interviste se non concordate.

Il corteggiamento di Nuvolari da parte dell'Auto Union era però iniziato molto tempo prima. Nel 1934, Richard Voelter, responsabile commerciale della casa, gli aveva scritto una lettera in data 15 ottobre: «Signor Nuvolari, riferendomi alla nostra conversazione ottenuta con l'intermediario di Sua Altezza la principessa Wrede in occasione del circuito di Masaryk e dopo aver ricevuto incarico dal consiglio di amministrazione, ho il piacere di farvi sapere che vorremmo raggiungere con voi un accordo per l'anno 1935 come membro dell'Auto Union. Ricevute le vostre condizioni, le sottoporrò subito al consiglio. Vi prego di considerare l'affare con discrezione». Nuvolari aveva risposto positivamente, chiedendo una cifra cospicua ma coerente con i suoi ingaggi: nei due anni precedenti, aveva guadagnato quasi seicentomila lire nel 1932 e quasi cinquecentomila nel '33. Poco dopo era però arrivata un'altra lettera dello stesso Voelter che azzerava ogni trattativa. Il problema non era l'ingaggio, ma l'ostracismo

decretato dagli altri piloti della casa tedesca, come si spiegava nella missiva: «Signor Nuvolari, è con grande dispiacere che devo comunicarvi che circa il vostro ingaggio sono sopravvenute difficoltà. Di conseguenza, siamo obbligati a interrompere ogni trattativa. Mio dovere è quello di mettervi confidenzialmente al corrente di quella che è stata la causa della rottura: alcuni nostri piloti hanno infatti espresso contrarietà circa la sua assunzione. L'amministratore in persona dell'Auto Union mi prega di esternarle il suo rammarico, unendolo al mio. Restando intatta la nostra ammirazione per la sua persona come pilota e come uomo, la saluto con cordialità».

Sedutosi alla sua scrivania in noce, Tazio aveva preso un foglio della sua carta da lettere, con lo stemma della tartaruga e le sue iniziali, e aveva risposto: «A pregiata vostra del 4/12, prendo nota di quanto in essa esposto circa le difficoltà insorte per il raggiungimento di un'intesa, e apprezzo la vostra decisione di non turbare i rapporti con i vostri conduttori. Ho molto gradito le espressioni di simpatia e apprezzamento. Nel prossimo 1935 spero di essere presente per brindare al successo delle Auto Union». Quando poi l'Auto Union aveva reso noto l'ingaggio di Achille Varzi, Tazio aveva capito tutto. I giornali, avevano rimproverato al galliatese il «tradimento della Patria», un'accusa che probabilmente avrebbero rivolto a lui se l'accordo con la casa tedesca fosse andata a buon fine, un'accusa che gli sarebbe comunque toccata qualche anno dopo. In alcuni corsivi contro Varzi, un giornalista calcava la mano, sottolineando l'ingaggio principesco ricevuto e che serviva al galliatese per una vita che non costava meno di mille lire al giorno, quando mille lire al mese era una chimera da canzoni.

Avvenne, così, che quando l'accordo fra Tazio e Auto Union fu raggiunto nel 1938, lo scandalo che si scatenò fu ben superiore a quello per Varzi. Oltre alla stampa, c'erano i tifosi, il cui sconcerto era stato pari solo a quello dell'Alfa, per non parlare di Enzo Ferrari, che schiumava rabbia. Per contro, in Germania si esultava a ogni livello: dalle birrerie dei tifosi ai massimi vertici dell'Auto Union, che – lo riconoscevano obtorto collo anche in Mercedes – avevano messo a segno un colpo formidabile, con buona pace del compianto Rosemeyer. Un colpo con cui l'Auto Union non solo s'era assicurata *Der Teufel*, il diavolo del Nürburgring, cioè il numero uno al mondo, ma l'aveva tolto alla concorrenza. Alla fine, i tifosi italiani avevano deciso di continuare a seguire il mantovano, «perché Tazio è Tazio» e se è passato alla Auto Union è anche colpa di Ferrari, che non è stato alla sua altezza. Ma alcuni – quelli devoti solo ed esclusivamente alla chiesa di Maranello – avevano gridato al fatidico tradimento. E qualche giornale l'aveva pure strillato nel titolo: *Tradimento!*

La prima gara che aveva visto Nuvolari schierarsi alla partenza con i nuovi colori argentei delle monoposto tedesche era stata proprio al Nürburgring. Già in posizione sulla linea di partenza, Tazio aveva eseguito il suo rituale, che ripeteva fin dalla prima corsa in macchina. Dopo aver dato un ultimo sguardo attorno a sé, aveva abbassato il mento, infilato i tappi di cera nelle orecchie e calato gli occhialoni. Mentre i meccanici tornavano veloci ai box, i giornalisti si sporgevano dalla tribuna stampa, migliaia di tifosi si ammutolivano nella frenetica attesa dello start, lui si trovava ormai in un'altra dimensione. La sua concentrazione, come sempre, cancellava tutto quello che gli stava attorno. La sua mente spazzava via ogni pensiero che non fosse coerente con quel momento. C'era un istante in cui tutto pareva cristallizzarsi. Una frazione di secondo in cui pareva che il circuito fosse una bolla di silenzio assoluto nell'universo. Poi, di colpo, tutto esplodeva con un unico urlo.

Mentre il direttore di gara dava il via, migliaia di uomini e donne e bambini squarciavano l'aria di grida e migliaia di cavalli vapore si scatenavano sulla pista, scavando il rettilineo di partenza fra sorpassi e ruote che si sfioravano pericolosamente prima di sportellarsi alla prima occasione. La tenacia di Nuvolari era nota a tutti e

nessuno si sarebbe azzardato a contendergli il punto di corda di una curva, ben sapendo che quel mantovano cocciuto non avrebbe tirato su il piede per primo. E così era stato, finché una spruzzata d'olio di una monoposto non gli aveva inondato il viso. Rimasto accecato, era uscito di strada, con la monoposto tanto danneggiata da riuscire a percorrere solo pochi chilometri prima di ammutolirsi.

Il matrimonio Tazio-Auto Union non era partito insomma con i migliori auspici, per altro nel Gran Premio di casa tedesca. Ma non c'era tempo per piangere sul latte versato, anzi, sull'olio ricevuto: incombeva la corsa di Monza. E lì, sulla pista che ospitava il Gran Premio d'Italia, alla presenza di tutta la tifoseria italiana, Tazio si rese conto d'essere rimasto ancora ben saldo nel cuore di tutte quelle persone che seguivano un campione e non una bandiera. Quando era apparsa la sua piccola figura tutta ossa e nervi, uscendo dai box per raggiungere la monoposto schierata in griglia, dalle tribune s'era levato un boato. Lui aveva alzato la mano in segno di saluto, mentre abbassava la testa a guardarsi i piedi: per pudore, non supponenza. Riservatezza, non sufficienza. Come sempre, prima di calarsi nell'abitacolo, aveva girato lo sguardo verso la tribuna centrale dove migliaia di persone si sbracciavano verso di lui e, d'un sol colpo, aveva respirato quella che era – di fatto – la gloria.

Settembre: da sempre, mese del Gran Premio d'Italia. Ma quel settembre del 1938 era diverso. In quel settembre venivano varate le leggi razziali. Per legge, gli ebrei diventavano feccia della società. Una legge voluta da Mussolini per inseguire quell'alleato tedesco che fin da subito aveva imbastito la sua scalata al potere con il filo purulento dell'antisemitismo: un sentimento di odio fatto opportunamente crescere e dilagare nella popolazione, utilizzato come facilitatore di un programma politico pregno di livore e impegnato ad abbattere ogni traccia di pensiero liberale, colpevole di avere consentito all'umiliazione della Germania. Per vent'anni i tedeschi avevano «imparato» a odiare gli ebrei, rei di tutti i mali, additati quali responsabili di tutte le disgrazie, soprattutto economiche.

Per contro, con quelle nuove leggi, gli italiani avevano scoperto all'improvviso che il vicino di casa, l'insegnante del figlio, il pasticciere dietro l'angolo, il capufficio, il farmacista, il dottore, il collega di lavoro, la sarta, il direttore delle poste e quello del consorzio agrario e il capostazione, il primario della chirurgia, il rettore, e perfino l'allenatore della squadra del cuore erano reietti. E, d'improvviso, tutti costoro avevano perduto il lavoro, e poi le case, e molti di essi avrebbero perduta la vita stessa quando sarebbe arrivato il tempo dei vagoni piombati diretti allo sterminio dove sarebbero stati uccisi e passati per un camino. Non erano pochi gli ebrei mantovani e i Nuvolari alcune famiglie le conoscevano bene. Molte di quelle persone sarebbero finite nei campi di concentramento dopo il 30 novembre del 1943, quando sarebbe entrata in vigore la legge della Rsi che ordinava l'internamento di tutti gli ebrei.

Ma tutto questo era ancora lontano dall'autodromo di Monza, dove Tazio, compiuti gesti di sempre, aveva concentrato lo sguardo sul direttore di gara, pronto a scatenare la guerra di motori e gomme e telai e cambi di velocità. Quando la bandiera s'era abbassata a dare il via le macchine si erano avventate sulla prima curva del circuito più veloce d'Europa: la «Curva grande», per poi divorare il rettilineo prima della grande staccata per le due curve di Lesmo, e lanciarsi quindi con una progressione di potenza e velocità verso la curva parabolica, dopo aver percorso la «curvetta» (che solo nel 1955 diventerà la curva Ascari, in onore di Alberto che sarebbe morto in quel punto), alleggerendo appena sull'acceleratore. Eccoli di nuovo sul rettilineo di partenza. Tazio era quinto. Ma già nel passaggio successivo aveva guadagnato una posizione e prima che finisse un altro giro era terzo.

All'ottavo giro aveva sorpassato la Mercedes di Hermann Lang proprio sul rettilineo

principale e nel tripudio delle tribune prese la testa della gara per mantenerla fino alla fine, sotto gli occhi di Ferdinand Porsche, il gran capo dell'Auto Union venuto apposta a Monza per la gara in Italia di Tazio.

Quando la monoposto numero 22 del mantovano aveva tagliato il traguardo da vincitrice, la folla s'era riversata in pista, correndo verso la monoposto argentata, da cui Tazio fu letteralmente strappato e portato in trionfo fino sul podio di quella che era stata una sorta di cronaca di un trionfo annunciato. «Dedico questa vittoria a Bernd. Per me è stato un onore guidare la sua vettura», disse poi al cronista della «Gazzetta dello Sport», che così avrebbe descritto la cavalcata vincente di Tazio: «Sulla pista più veloce d'Europa, Nuvolari ha fatto godere la sua Auto Union da troppi cavalli per tutti gli altri». Nessuna fatica per Tazio quel giorno di settembre nel tempio della velocità. Aveva dominato la corsa sulla sua monoposto argentea: la sola con un segno giallo sul muso, il colore della sua maglia. Del presunto «tradimento» si erano scordati tutti.

Papà Arturo

Dopo il trionfo monzese, il successivo appuntamento della stagione 1938 era con il Gran Premio d'Inghilterra. I giornali italiani scandivano i giorni che mancavano come una sorta di countdown. Una testata ripercorreva la carriera automobilistica di Tazio fino a quel momento con schede quotidiane. Insomma, quando Nuvolari arrivò sulla pista di Donington Park l'opinione pubblica aveva stabilito che la sua corsa sarebbe stata, di nuovo, una semplice formalità: partire e vincere. E così fu. Anche se nel corso della gara s'era verificato un episodio imprevisto quanto curioso e terribile, dovuto forse al diavolo vero e non a quello mantovano. Con un colpo di coda, il diavolo aveva messo sulla strada di Tazio un cervo. Un povero cervo che, uscendo dalla boscaglia che contorna il circuito di Donington, s'era avventurato in pista proprio nel momento in cui passava l'auto di Nuvolari, che l'aveva centrato in pieno a oltre duecento orari. La monoposto aveva sbandato, ma Tazio era riuscito a tenerla in pista e a vincere il Gran Premio d'Inghilterra nonostante quel letterale imprevisto.

Un altro imprevisto, ma ben più drammatico, aveva coinvolto papà Arturo: era scivolato con la moto su una lastra di ghiaccio, in curva, nel tornare a casa. Rovinato a terra, aveva sbattuto la testa, morendo sul colpo. Tazio aveva deglutito questo nuovo dolore improvviso. E per un momento, gli era passata davanti agli occhi la vita di suo padre nella tenuta della Ronchesana. Ormai non ci vedeva più bene, ma cocciuto più di un mulo si spostava da solo come aveva sempre fatto, preferendo alla macchina, bicicletta e moto. *Testone di uno…* (da che pulpito). Tazio seppe poi che anche quella sera aveva voluto inforcare la moto a tutti i costi, nonostante i suoi 75 anni, nonostante la cataratta che gli aveva praticamente chiuso un occhio. *Testone di uno* (da che pulpito). Ma non puoi prendere la macchina? No. Inutili le proteste della moglie Elisa.

Il rumore, il frastuono per la vittoria in Inghilterra, a dispetto del diavolo in persona, l'aveva forse distratto un poco da quel nuovo dolore. L'eco della gara inglese s'era ingigantita per l'episodio del cervo che aveva fatto rischiare a Nuvolari non solo la vittoria, ma la vita stessa. Un disegnatore l'aveva immortalato con drammaticità da maestro. Per costruire l'immagine, s'era attenuto alle parole stesse di Tazio riportate dai giornali. «Andavo a 250 orari e ho colpito quel povero cervo con la ruota anteriore sinistra. Ma sono riuscito a mantenere ugualmente il controllo della vettura.» Aveva però taciuto che l'urto gli aveva procurato una incrinatura a una costola già compromessa dall'incidente di Pau, quando per sfuggire alle fiamme s'era lanciato fuori dall'abitacolo. Nessuno seppe che, per sostenere lo sforzo fisico delle gare successive, si sarebbe costruito un altro busto, disegnato, manco a dirlo, da lui.

L’ultimo successo in un Gran Premio

La stagione 1939 bussava alle porte e tutto faceva pensare che per le Auto Union sarebbe stata una marcia trionfale, ma la nuova macchina doveva superare l’esame del maestro. E il maestro – nonostante fossero diversi i piloti della casa tedesca – era lui: Tazio. L’ingegner Porsche aspettava con ansia il responso. E dopo i primi test, il verdetto del mantovano era stato di quelli taglienti, ruvidi da par suo: «Non ci siamo per niente! Lo sterzo va alleggerito. L’asse anteriore spostato in avanti. Il peso della vettura è eccessivo. La visibilità, un disastro». (A proposito di visibilità, va detto che lui, piccolo com’era, per riuscire a vedere la strada doveva ricorrere a un cuscino.) Insomma, c’era da lavorare. E l’Auto Union era corsa ai ripari, seguendo punto per punto le sue indicazioni. Operazioni che Tazio controllava da vicino, come una mamma che segua con trepidazione il decorso di una malattia del figlio. Alla fine il risultato l’aveva soddisfatto.

Durante i test successivi, Nuvolari aveva promosso soprattutto la tenuta di strada che era il punto più critico della nuova monoposto. L’attenzione s’era quindi spostata sulla gara del Nürburgring: la vinse la Mercedes di Hermann Lang, ma Nuvolari era arrivato subito alle sue spalle. La stagione 1939 era proseguita con il Gran Premio del Belgio, corso a Spa, su una pista velocissima, ma inondata d’acqua per la tanta pioggia caduta sulla regione delle Ardenne. Dopo la partenza, Tazio s’era piazzato alle spalle delle Mercedes di Müller e Lang, ma entro qualche giro, con una azione di forza progressiva impressionante, il giovane Dick Seaman era passato in testa, uscendo però di pista poco dopo. La monoposto era decollata su un terrapieno, s’era capovolta, aveva urtato violentemente contro un albero, e preso fuoco. Il pilota era rimasto intrappolato in una gabbia aggredita dalle fiamme. Senza scampo. Il fuoco, ancora il fuoco. Passando davanti a quella bara in fiamme, Tazio deglutiva rabbia e dolore. Non si poteva continuare così. (Ma lui avrebbe smesso prima che i regolamenti prendessero in seria considerazione il fattore sicurezza: cioè, la vita dei piloti.) Una corsa disgraziata, quella in Belgio. Per un *aquaplaning*, era uscito di pista anche lui. La monoposto aveva urtato contro un albero, ma la velocità era stata attutita dalla vegetazione.

Per partecipare al successivo Gran Premio che si correva a Reims, Nuvolari aveva bisogno di un permesso speciale. Non d’ordine medico, come era accaduto qualche volta per le non ancora ottime condizioni di salute dopo un incidente, ma per ragioni politiche. In Francia non erano graditi infatti i passaporti italiani e tedeschi a causa della politica di aggressioni in Europa da parte della Germania. Anche quella gara comunque si sarebbe rivelata sfortunata, perché alla sua monoposto aveva ceduto il motore. Ci si era quindi spostati in Svizzera, dove era arrivato quinto, e poi in Iugoslavia, dove il 3 settembre era in programma un Gran Premio sul circuito di Belgrado. Una gara surreale,

che si tenne quando già la guerra offensiva del Reich era iniziata con l'invasione della Polonia e gli ambasciatori di Francia e Gran Bretagna avevano abbandonato Berlino. Fu anche l'ultima corsa prima dello stop imposto dal conflitto mondiale, e l'ultima vittoria in assoluto di Tazio in un Gran Premio.

Niente più corse, quindi. Tazio si trovava a Mantova quando gli arrivò un assegno di 3750 marchi accompagnato da una lettera della direzione Auto Union: «Con orgoglio e gioia per la sua grandiosa e sensazionale vittoria nella corsa di Belgrado, le mandiamo i nostri migliori complimenti per l'eccezionale risultato. Ci fa piacere che la sua ininterrotta dedizione, dopo la sorte mutevole delle precedenti gare, abbia portato a questo straordinario successo». Sarebbero infine arrivati altri 57.000 marchi, come da contratto per la fine dell'ingaggio. Una collaborazione segnata dalla grande e immutata stima della Auto Union nei confronti di Tazio, come dimostrerà il telegramma che la casa tedesca invierà a sua moglie Carolina, quando – 13 anni dopo – Nuvolari sarebbe morto: «Tazio Nuvolari è stato un lottatore fedele e coraggioso dell'Auto Union. Nel segno dei quattro anelli ha conquistato con le nostre macchine numerose vittorie, tutte caratterizzate dalla sua alta perizia e correttezza sportiva».

Guerra

Intanto, anche da noi era arrivata la guerra. Una guerra già scoppiata in tutta Europa l'anno precedente. L'Italia vi entrò con la dichiarazione di Mussolini il 10 giugno del 1940: una data indelebile nella memoria degli italiani. Una data spartiacque che divide in un «prima» e in un «dopo» la Storia collettiva e la storia di ciascuna famiglia. Alle ore 18, dai balconi di Palazzo Venezia, Mussolini aveva annunciato l'avvenuta consegna della dichiarazione di guerra agli ambasciatori di Francia e Gran Bretagna. Mascella protesa, mani sul cinturone, il duce studiava sapientemente tonalità e pause, punteggiate dai boati della piazza. Anzi delle piazze, come mostrano le immagini dell'Istituto Luce parzialmente restaurate. Con una straordinaria sapienza mediatica, il discorso veniva amplificato dagli apparecchi della Radio Marelli nelle principali città italiane. Là dove non c'era il corpo del duce, il primo ad aver affidato alla propria fisicità la comunicazione politica del Novecento, suppliva e interveniva la sua voce. Ovunque si celebrava il rito di fusione mistica tra Mussolini e gli italiani. C'è chi dice che avesse fatto le prove davanti allo specchio, nella sua divisa da caporale d'onore della milizia.

All'estero la dichiarazione di guerra era attesa già da giorni. L'agenzia Reuter l'aveva prevista per il 6 giugno, ma in Italia la notizia si seppe all'ultimo momento: radio e manifesti frettolosamente affissi per le strade informarono che il duce avrebbe parlato agli italiani il giorno 10. Di recente la propaganda s'era fatta sempre più martellante: sotto la guida di Mussolini, la guerra avrebbe avuto un carattere del tutto nuovo. «Una guerra dinamica, rapida, qualitativa», scrisse il ministro della Cultura popolare Alessandro Pavolini il 5 giugno in un famoso articolo comparso su quasi tutti i quotidiani. Molti italiani gli credettero. Tutto era corso infine verso il disastro.

Alle 16.30 del 10 giugno, il ministro degli Esteri Galeazzo Ciano aveva convocato gli ambasciatori delle due potenze ormai nemiche. In divisa da ufficiale dell'aeronautica, aveva consegnato a entrambi la dichiarazione di guerra. «Probabilmente avete già compreso le ragioni della mia chiamata» aveva biascicato andando incontro a un oltremodo alterato André François-Poncet. «Benché sia poco intelligente, questa volta ho capito», l'aveva fulminato il diplomatico francese. E poi, il giudizio tagliente, che sarebbe stato consegnato alla Storia: «Avete atteso che noi fossimo a terra per darci un colpo di pugnale nella schiena». Si riferiva all'invasione tedesca e al fatto che i fascisti avevano atteso la disfatta francese a Dunkerque prima di aprire il loro fronte di guerra. Più freddo e formale fu l'incontro con il britannico Percy Loraine, che accolse lo sfregio senza battere ciglio e senza degnare d'uno sguardo il genero di Mussolini. Un'ora dopo, il boato delle piazze pubbliche ma anche lo sconforto di molte case private. «Sono triste, molto triste. L'avventura comincia. Che Dio assista l'Italia», annotava sul suo diario lo stesso Ciano, destinato alla fucilazione come traditore del duce.

«Questa è la tragedia della storia italiana», avrebbe detto Winston Churchill alcuni mesi dopo dai microfoni di Radio Londra. «E questo è il criminale che ha tessuto queste gesta di follia e vergogna!» aveva aggiunto riferendosi a Mussolini.

Altro che corse e macchine, l'Italia aveva infilato un tunnel da cui sarebbe uscita, con le ossa rotte, solo quattro anni dopo, anche se nel settembre del 1943, la radio aveva annunciato l'armistizio, ed era parso tutto finito. E invece no. I due anni successivi sarebbero stati i più drammatici per quei colpi di coda del nazismo che, unitosi al fascismo nella Repubblica Sociale Italiana di Salò, avrebbe generato i 600 giorni più crudeli della storia d'Italia.

Carolina era rimasta di stucco quella mattina. Il foglietto del calendario in cucina, segnava in rosso 30 novembre 1943. Dopo aver messo su il caffè, aveva acceso la radio, restando colpita da quelle parole, tanto che il caffè aveva allagato i fornelli: «A tutti i capi delle Province Libere. Comunicasi, per la immediata esecuzione, la seguente ordinanza di Polizia che dovrà essere applicata in tutto il territorio di codesta provincia. Tutti gli ebrei, anche se discriminati, a qualunque nazionalità appartengano, e comunque residenti nel territorio nazionale, debbono essere inviati in appositi campi di concentramento. Tutti i loro beni, mobili ed immobili, debbono essere sottoposti a immediato sequestro, in attesa di essere confiscati nell'interesse della Repubblica Sociale Italiana, la quale li destinerà a beneficio degli indigenti sinistrati dalle incursioni aeree nemiche. Inoltre, tutti coloro che, nati da matrimonio misto, ebbero, in applicazione delle leggi razziali italiane vigenti, il riconoscimento di appartenenza alla razza ariana, debbono essere sottoposti a speciale vigilanza dagli organi di polizia. Siano per intanto concentrati gli ebrei in campi di concentramento provinciali in attesa di essere riuniti in campi di concentramento speciali appositamente attrezzati».

Una ripetizione delle leggi razziali di qualche anno prima? No, peggio. E perfino l'apparecchio radio sembrava quasi un altro rispetto a quello che trasmetteva le canzonette.

C’era rimasto solo Alberto

Già da prima della guerra, la salute di Alberto, il secondogenito di casa Nuvolari, era andata progressivamente peggiorando. E a Tazio, ogni volta che partiva per una gara, si stringeva sempre di più il cuore. Molti anni dopo Carolina avrebbe confidato alla biografa Edgarda Ferri, che Tazio sembrava guardare Alberto «come a voler scorgere nei suoi occhi anche quelli di Giorgio. C’era rimasto solo lui. Alberto era un bambino bruno, col viso lungo e asciutto dei Nuvolari. Tazio gli portava a casa giocattoli unici che trovava in giro per il mondo. Automobiline, scatole di Meccano, aeroplani che volavano davvero. Entrava in casa con le braccia piene di scatole e mandava Nello, il nostro uomo tuttofare, a recuperare tutte le altre stipate nel baule della macchina».

Quei rientri a casa spesso avvenivano con le ombre della notte, per evitare gli ormai veri e propri assalti che Tazio subiva dai suoi tifosi. Ce n’erano sempre che stazionavano davanti alla villa. Tutti volevano salutare il campione che aveva resa famosa la loro terra in giro per il mondo. «Aveva amici e tifosi dappertutto. Diversi suoi colleghi piloti venivano spesso a trovarlo e si fermavano da noi qualche giorno», ha raccontato sempre Carolina, anche se molti di quei campioni erano stati immortalati dai fotografi dei giornali che presidiavano villa Nuvolari. «Non ci crederete, ma si crucciava anche per alcuni suoi colleghi che aveva battuto, quasi a volersi scusare. Gli dispiaceva. Accadde con Caracciola ma pure con Bordino.»

Gli aneddoti che Carolina avrebbe raccontato negli anni della vedovanza svelano uno sconosciuto Tazio domestico. «Ricordo come decise di correre a Budapest, nonostante la superiorità schiacciante della Mercedes. L’Alfa Romeo gli aveva comunicato che non intendeva partecipare a quella gara per non subire una sconfitta scontata e inizialmente Tazio accettò quella decisione. Ma un giorno, a tavola, mentre stava sbucciando una pera, s’era alzato di scatto. “Ma no! Ma no!” disse. “Dobbiamo correre! Dobbiamo farcela!” Parole che rappresentavano solo la parte finale di un intero ragionamento che l’aveva probabilmente tormentato per tutta la durata del pranzo. E fu così che partì per l’Ungheria. Dopo le prime prove fece eseguire una serie di modifiche sulla monoposto, compreso il volante, che fece ridurre nelle dimensioni. E vinse la gara. Quando tornò a casa, appena mi vide, mi disse solo “M’è andata bene” prima di sparire in camera di Alberto.»

Il racconto di Carolina cambia però registro nel momento in cui si apre il capitolo di quel ragazzo che – attaccato dalla nefrite – si stava spegnendo come una candela. La fiamma si sarebbe affievolita giorno dopo giorno, smettendo di ardere l’11 aprile 1946. Alberto spirò poco dopo aver compiuto i 18 anni, come suo fratello Giorgio e nove anni dopo di lui. La casa subì l’affettuosa invasione di gente arrivata da ogni dove. Da persone garbate quali erano, Carolina e suo marito aprirono la porta a tutti, accettando

il sostengo di tutti. Ma come si può sostenere un dolore del genere? Come si può resistere a una ferita che si apre sull'altra già aperta anni prima, alla sofferenza che si sdoppia senza mai diminuire? Come possono, due genitori, seppellire prima un figlio e poi un altro? Dov'è la natura? Se Carolina trovava conforto nella religione, Tazio si chiudeva in se stesso, passando ore e ore nel suo studio. E quando si chiudeva a riccio così, bisognava lasciarlo stare, ché nulla – a nulla – sarebbe servito.

Referendum

Nei due mesi successivi, l'Italia cambiava volto. Uscita dalla guerra con la sconfitta del nazifascismo, il 2 giugno 1946 s'interrogava sul futuro, chiamando gli italiani alle urne per votare il referendum sulla forma istituzionale dello Stato, cioè per scegliere se il Paese dovesse continuare a essere una monarchia, oppure diventare una Repubblica. Per lo stesso giorno, erano state indette le elezioni per l'Assemblea costituente, incaricata di elaborare la nuova Carta fondamentale, in sostituzione del vecchio Statuto Albertino. L'appuntamento era di importanza senza precedenti: se infatti le donne avevano già potuto votare – per la prima volta, in Italia – alle elezioni amministrative del marzo 1946, queste votazioni erano sentite come la vera primizia del suffragio universale.

Per quasi un secolo, a partire dal 1861 dell'Unità, l'Italia era stata una monarchia sotto la dinastia dei Savoia. Ma già in epoca risorgimentale, era emerso uno spiccato sentimento antimonarchico, che riemerse con rinnovato vigore durante la seconda guerra mondiale. La compromissione di Vittorio Emanuele III con il regime fascista, la firma delle leggi razziali, la responsabilità per il catastrofico coinvolgimento nel conflitto, l'inerzia, dopo l'armistizio, davanti all'occupazione nazista e – ultimo ma non minore – la vile fuga a Brindisi lasciando Roma e l'Italia senza guida e allo sbando: questo e molto altro aveva minato la credibilità di casa Savoia per la maggior parte degli italiani, suscitando nella popolazione la decisione di passare a una forma repubblicana. Nel tentativo di salvare la Corona, prima del referendum istituzionale, il 9 maggio, Vittorio Emanuele III aveva abdicato in favore del figlio Umberto II. Re per un mese, Umberto sarebbe restato nella memoria storica con l'epiteto – inopinatamente leggiadro – di «re di maggio». Dopo l'esito referendario, Umberto si recò in esilio in Portogallo.

Domenica 2 giugno 1946 è dunque una data topica nella storia d'Italia, di quelle che dalle elementari all'università si insegnano come pilastri della storia condivisa di una nazione. L'emozione per il ritrovato diritto di voto si rispecchiava anche nella gran quantità di chiacchiere sulle modalità adottate per evitare brogli e irregolarità. «Vi verrà consegnata una matita copiativa. Bagnatene la punta con la saliva. È obbligatorio restituirla insieme alle schede. Non è ammesso usare altre matite o penne.»

Quella della matita era diventata una vera e propria ossessione, quasi una liturgia da rispettare pedissequamente, tanto che uscendo dalle cabine, le signore – neofite di quel rito – la tenevano ben stretta in mano, davanti a sé e con la punta in alto, come un cero da processione. I cappellini da passeggio – un vezzo che prima della guerra, durante i giorni di festa, distingueva il rango delle signore della piccola borghesia in odore di borghesia alta – erano in progressivo disuso, ma qualcuna ancora li indossava con tanto di veletta. E proprio la veletta era entrata nel mirino di qualche giornale, come possibile intralcio al momento di umettare la matita per tracciare il voto. Di conseguenza

proibitissimo era anche il rossetto, perché un suo eventuale trasferimento sulla scheda l'avrebbe invalidata.

Non solo velette e rossetti, comunque, perché tutta la popolazione raggiunse i seggi elettorali indossando il meglio del proprio abbigliamento, il «vestito buono»: per tanti era ancora quello usato per sposarsi (per chi ancora ci entrava) o almeno quello con cui si andava a messa.

Il referendum doveva essere una festa, ma non fu spensierato. Seppure con scarto relativamente ridotto di voti, la maggioranza degli italiani scelse la Repubblica, ma il Paese nasceva spaccato a metà e si erano registrati anche scontri drammatici e non pochi tafferugli, compresa una coda tragica con la cosiddetta Strage di via Medina.

Non sappiamo come abbiano votato Tazio e Carolina, né se abbiano votato. All'inizio di giugno erano passati meno di due mesi dalla morte di Alberto e in casa Nuvolari il pensiero fisso era su questo secondo figlio che, come il primo, se n'era andato, lasciando i genitori nello sconforto più totale e incontenibile. «Tazio passava ore nel suo studio. Parlava a monosillabi». Finché successe qualcosa. «Un pomeriggio, di colpo, aprì la porta e ne venne fuori con passo svelto: "Devo tornare a correre", disse, senza aggiungere altro, ché quello, in realtà, bastava e avanzava.» Come fosse un imperativo categorico che non ammetteva repliche. «Probabilmente, per lui, non c'era altra soluzione.»

La ricostruzione

Il campione dei due mondi ha 54 anni e una salute ormai provata da decenni di gas di scarico, olio e gomma bruciata. Il suo medico personale gli consiglia di indossare sempre una mascherina quando esce di casa. Ma le corse sono l'unica medicina contro un dolore insopportabile. Pensa che sarebbe bello raggiungere i suoi ragazzi a 300 all'ora.

I mantovani organizzano una gara in onore dei suoi figli. Il 6 ottobre 1946 ebbe luogo la prima gara automobilistica «Coppa Giorgio e Alberto Nuvolari». Tazio alla fine si convince: parteciperà anche lui. Si schiera con una Cisitalia, e conquista una incredibile seconda posizione, non senza aver staccato il giro più veloce.

Il 12 maggio successivo parte per Marsiglia, dove corre con una Maserati 4CL. Deve accontentarsi del giro più veloce, perché in gara il motore lo tradisce. Ma con quel giro ha dimostrato di essere sempre lui, il Mantovano volante.

Il nome di Tazio era stato sinonimo di «miglior pilota» per intere generazioni di sportivi. Continua a esserlo nei tempi nuovi della repubblica e della democrazia. Un passaggio che per lui è indolore: non ha mai aderito al fascismo. Nessuno può rinfacciargli niente. Nonostante le lusinghe insistenti di vari membri del PNF perché prendesse la tessera, lui aveva sempre rifiutato. «Tazio Nuvolari è dei nostri!» è un grido che non poté uscire mai dalle gole dei fascisti. (Quando, nel Gran Premio di Pescara, Galeazzo Ciano, genero del duce, aveva preteso che il suo protetto Carlo Pintacuda disponesse della migliore vettura dell'Alfa, lui non aveva battuto ciglio, contentandosi di batterlo in corsa.)

Sono mesi cruciali per la nuova, giovane Italia repubblicana, quelli di fine 1946. Dopo il referendum che aveva decretato la sconfitta della monarchia e la nascita della democrazia parlamentare repubblicana, il 22 giugno il ministro della Giustizia, nonché capo dei comunisti italiani, Palmiro Togliatti, aveva firmato l'amnistia per tutti i condannati di delitti politici e militari, con lo scopo di favorire una necessaria pacificazione dopo la guerra civile consumatasi per due anni dopo la caduta del fascismo nel luglio del 1943.

Gli avvenimenti si susseguivano vari, numerosi e veloci, monopolizzando per un giorno le prime pagine dei giornali. Per esempio: 5 settembre, giorno dell'accordo tra Austria e Italia sull'autonomia del Trentino Alto Adige; o primo ottobre, giorno in cui il tribunale di Norimberga lesse le sentenze di condanna alla pena capitale di venti criminali di guerra nazisti; o 12 ottobre, quando il governo scelse come inno nazionale il risorgimentale *Canto degli italiani* di Goffredo Mameli.

Ma ci voleva pure un po' di svago. Nasceva così la prima edizione di Miss Italia, che incoronava tal Rossana Martini, ma faceva brillare la stella di Silvana Pampanini. Nell'occasione, alcuni giurati, prontamente ripresi da giornali non proprio progressisti,

denunciavano l’inadeguatezza della Pampanini a causa della sua immagine «più da amante che da moglie». Eppure fu la Pampanini – e non la Martini destinata a rientrare subito in quel cono d’ombra dal quale era uscita per il suo «quarto d’ora di celebrità» – a diventare una star del cinema. Del resto, anche Cinecittà si avvicinò a Hollywood, riuscendo a produrre capolavori da premio Oscar come *Cleopatra* e dando alla luce un intero capitolo di storia del cinema, con il neorealismo di autori come Vittorio de Sica e Roberto Rossellini. *Sciuscià* e *Paisà* uscirono nelle sale a novembre.

Sei mesi dopo, nel maggio del 1947, anche la Mille Miglia avrebbe potuto riprendere da dove era rimasta prima della guerra. E lui? Lui era pronto.

Il ritorno del diavolo

La ripresa della «corsa delle corse» si annunciava con un fatto clamoroso. A 55 anni suonati, il Nivola avrebbe partecipato. Alla sua età, invece di infilare le pantofole, aveva ancora voglia di infilarsi in un bolide. Del resto, come resistere al richiamo di quella gara che aveva contribuito alla sua fortuna automobilistica e alla cui fortuna lui aveva contribuito? Una simbiosi che si riproponeva in quest'epoca tutta nuova. Al tempo della ricostruzione di un'Italia uscita con le ossa rotte da una guerra cui aveva partecipato senza mezzi e senza criterio. Al tempo in cui tutti i settori della vita civile salutavano nuovi protagonisti, compreso lo sport. Lo spirito antagonista degli italiani, trovava in Bartali e Coppi l'incarnazione di due Italie della bicicletta, con tifoserie pregiudizialmente maldisposte verso gli avversari. Diatribe – semmai ce ne fosse stato bisogno – che trovavano drammatica sponda politica, come accadde l'anno seguente con elezioni politiche segnate da tumulti e dopo che uno squilibrato (uno studente aderente al partito dell'Uomo qualunque) sparò, il 14 luglio 1948, a Palmiro Togliatti mentre usciva da Montecitorio con Nilde Iotti. A salvare il segretario del Pci fu il professor Pietro Valdoni, il più prestigioso fra i luminari della chirurgia, cui è legato un aneddoto gustoso. Quando il leader comunista gli inviò l'assegno della parcella di un milione e mezzo, trovandola tuttavia esagerata, l'accompagnò con un biglietto piccato: «Ecco il saldo, ma è denaro rubato», Valdoni rispose con un biglietto sarcastico: «Grazie per l'assegno, ma la provenienza non m'interessa».

A distrarre gli italiani dai non pochi problemi del dopoguerra, c'era il pallone: una fede, più che uno sport. Una religione che divideva storicamente le tifoserie da nord a sud, con le squadre delle stesse città a essere quelle più «mortalmente» nemiche: Roma vs Lazio, Inter vs Milan, Sampdoria vs Genoa e, soprattutto, Juventus vs Torino. Il mondo dei motori, ormai tradizionalmente da prima della guerra, si divideva fra Nuvolari e Varzi, e tornando alla edizione del 1947 della Mille Miglia che storicizza la ripresa della corsa italiana più importante, va registrato che a quella competizione «l'Achille» non avrebbe partecipato.

Quando s'era sparsa la notizia che Tazio sarebbe stato ai nastri di partenza della maratona – per l'occasione portata a 1800 chilometri – con una Cisitalia 202, la stampa s'era precipitata a raccogliere dichiarazioni dal suo patron, Pietro Dusio: «Tazio Nuvolari», aveva detto il costruttore, «è ancora un uomo capace di tutto.» La macchina era una vetturetta molto bassa, leggerissima, dal muso piatto, come quello di uno squalo: il risultato tecnico di anni di forzato stop alle corse durante la guerra. Tazio non la conosceva affatto e Dusio dispose che un collaudatore gliela spiegasse con un giro fra Brescia e Desenzano. La decisione di Nuvolari era stata salutata dalla stampa come eroica da parte di un uomo malato, costretto fra l'altro a correre su strade spesso ancora

disastrate per i danni della guerra. Un uomo che non aveva paura di confrontarsi con il suo stesso mito, che non temeva di appannare con una gara incolore la propria leggenda costruita in tanti anni di competizioni. *Grazie, vecchio Tazio*, titolava pateticamente un giornale. Come si farebbe con un pugile suonato che sale sul ring facendo prendere a pugni tutta una carriera. Quello che aspettava il vecchio campione erano 16-17 ore al volante di una berlinetta scoperta.

Alla partenza da Brescia splendeva un sole da luglio, non da maggio, ma durò poco. Non casualmente, questa edizione sarebbe rimasta negli annali come la «nibelungica», a significare le burrasche di pioggia, la grandine, il vento che l'avrebbero tormentata: insomma, un clima più da foreste nordiche che mediterranee. Contro ogni pronostico, a Roma Tazio sfilò per primo. Sulla via del ritorno verso Brescia, dopo aver superato Bologna, la macchina naufragò in una pozzanghera che spense il motore. Mentre Tazio e il suo secondo Francesco Carena aspettavano che si asciugasse lo spinterogeno, Biondetti passò in testa alla corsa con la sua Alfa. Quando finalmente poté riprendere la strada, Nuvolari si lanciò alla rincorsa del battistrada con la stessa foga di sempre. La pioggia s'era trasformata nel frattempo in grandine. Pezzi di ghiaccio gli sferzano il viso. Tazio e Carena erano letteralmente fradici: non proprio il massimo per i polmoni malandati di Nuvolari. A Brescia, arrivarono due maschere di fango. Lo cavarono fuori dalla vettura mezzo svenuto. Trasportato in albergo, era stato visitato da un medico, mentre la folla salutava sul podio i vincitori Biondetti-Romano. Quando l'altoparlante annunciò che Tazio s'era classificato al secondo posto, il boato della folla fu mortificante per i vincitori, cui erano stati riservati solo applausi di circostanza. Tazio era pur sempre Tazio.

L’Achille va a morire

L’impresa alle Mille Miglia – dove aveva pur vinto per la categoria nella quale era stata iscritta la sua vettura – aveva galvanizzato oltremodo Tazio, fino al punto di pensare a un nuovo corso della sua carriera dopo il forzato fermo della guerra. Se, prima della gara bresciana, l’interesse per lui aveva subito una piccola flessione sui giornali, dopo quell’incredibile prestazione era tornato a campeggiare, oltre al fatto che gli organizzatori di mezzo mondo lo volevano alle loro competizioni. Quale valore avesse il suo nome risultò dalla decisione della Cisitalia di chiamare ufficialmente «Spyder Nuvolari» la versione stradale della vettura con cui aveva corso la Mille Miglia. Una decisione che Tazio aveva accolto con entusiasmo, rispondendo con un telegramma a Pietro Dusio.

Il 6 luglio successivo – fra i tanti inviti – aveva accettato quello degli organizzatori del Gran Premio Arcangeli a Forlì, forse per rendere omaggio alla terra del costruttore che gli aveva messo a disposizione una vettura nuovissima, anzi la prima vettura realizzata dalla Ferrari: la 125S. Eh già. Il suo ex patron della scuderia Ferrari, quella che gestiva le Alfa Romeo da gara del Biscione di Arese, aveva finalmente coronato il sogno di diventare costruttore in proprio e di mettere il nome alle sue vetture. Una storia a sé, che merita di essere ricordata.

Nel 1939, dopo vent’anni di più o meno felice collaborazione, Enzo Ferrari aveva risolto il suo contratto con l’Alfa Romeo, il tutto improntato alla più formale cordialità come attestavano le lettere di risoluzione del rapporto e quella di richiesta delle proprie spettanze firmate da Enzo Ferrari. Con la somma liquidata, l’imprenditore modenese acquistò «il palazzo dei cento caproni», uno dei più belli di Modena. Un solo ostacolo si frapponeva fra le sue intenzioni e il futuro dell’impresa: una clausola riguardante il divieto di usare il nome della scuderia Ferrari in iniziative automobilistiche per i successivi quattro anni. Un vincolo che Ferrari aggirò costituendo una diversa e temporanea società: la Auto Avio Costruzioni. È sotto questo marchio che produsse due auto siglate 815 (8 a indicare i cilindri e 15 per 1500 cc) progettate da Alberto Massimino, un ingegnere che già aveva collaborato con Ferrari per la famosa Alfa Romeo 158. La vettura era una sorta di assemblaggio fra componenti Fiat e altre realizzate ex novo dalla Auto Avio Costruzioni, e fece il suo debutto alla Mille Miglia del 1940.

La 125S era invece la prima auto a uscire per il marchio Ferrari (dove 125 stava per la cilindrata unitaria che moltiplicata per 12 faceva appunto 1500 cc., e S, ovviamente, per Sport). Per Ferrari era importantissimo il propulsore, una fissazione che in un’occasione gli aveva fatto dire: «Io costruisco motori cui poi attacco le ruote». Quel motore con le ruote attaccate era pronto in due versioni per scendere in pista dopo aver

superato i collaudi necessari.

L'occasione si presenta sul circuito di Piacenza l'11 maggio del 1947. Le vetture vengono affidate a Franco Cortese e a Nino Farina, ma questi, futuro primo campione del mondo di Formula 1, esce di pista in prova danneggiando la sua macchina, tanto da costringere la scuderia a schierare al via soltanto Cortese. Lui, dei trenta giri previsti, ne fa venticinque in testa dopo essere sfilato terzo al primo passaggio, finché, a tre giri dalla fine, è costretto a fermarsi mestamente con la pompa della benzina che non vuole più saperne di fornire carburante al motore. «Un insuccesso, ma promettente», commenta Ferrari, che autorizza a ben sperare per il futuro: un futuro vicinissimo che si chiama Gran Premio di Roma in programma per il giorno 25, due settimane dopo la gara di Piacenza.

La Ferrari schiera una sola vettura con Cortese, che questa volta può contare sull'efficienza completa della 125S, tanto da passare vittorioso sotto il traguardo. È la prima vittoria della Ferrari, la prima ottenuta con una propria vettura realizzata in tutto e per tutto sotto le insegne del cavallino rampante. Una notizia che fa il giro del mondo anche se qualche giornale storpia il nome di Ferrari in Ferraris, giusto per dare un motivo in più di collera al già di per sé irascibile costruttore modenese. Comunque, il ghiaccio è rotto e la storia registra che la Ferrari coglie il suo primo successo il 25 maggio 1947.

Per chiudere il magico cerchio ferrarista iniziato nel 1929, manca solo il suggello più importante: quello di Nuvolari, che la gente continua ad avere nel cuore e che Ferrari continua a stimare come il più grande di tutti. Anche se il mantovano ha ormai 55 anni e il suo fisico comincia a denunciare problemi irreversibili, Ferrari lo vuole comunque con sé. E il Nivola non si smentisce, vincendo a Forlì e a Parma al volante della 125 S. Sono le sue ultime vittorie. L'anno dopo, gareggia ancora al volante di una vettura del cavallino rampante, la 166, con la quale si schiera per quella che lui sa essere l'ultima Mille Miglia, anche se sfortunata per un cedimento meccanico avvenuto quando Tazio credeva di avere ormai la corsa in pugno. Non è comunque l'ultima gara del mantovano, che nel 1950 partecipa a una nuova competizione: una corsa in salita, la Palermo-Monte Pellegrino, che lo vede vincere nella sua classe piazzandosi al quinto posto assoluto con un'Abarth 204 A di 1100 cc.

Quando Ferrari gli aveva consegnato a Forlì la nuovissima 125S, Tazio aveva ringraziato per tanta fiducia alla sua maniera: vincendo. Quella macchina gli sembrava costruita a pennello su di lui. È per quello che una settimana dopo aveva partecipato a un'altra gara a Parma. Alla partenza però, il motore aveva borbottato qualcosa e s'era spento. Forse troppa frizione? Bisognava rimediare. E, una volta rimessa in moto la macchina era partito da ultimo, lanciandosi all'inseguimento della prima posizione con una furia degna dei tempi migliori, quelli che lo avevano reso il diavolo che era. Li aveva infilati tutti, uno dopo l'altro. Quattordici sorpassi che fecero la gioia dei cronisti. L'indomani, sulle prime pagine dei giornali, Tazio se la sarebbe giocata con le notizie sull'approvazione in Assemblea costituente dell'articolo che istituiva come Regioni a statuto speciale Sicilia, Sardegna, Valle d'Aosta, Friuli Venezia Giulia, Trentito Alto-Adige.

Ma la salute di Tazio non poteva più permettergli i ritmi di un tempo. Sempre più spesso, in cerca di un clima migliore, si spostava con Carolina a Gardone Riviera, dove nel Grand Hotel situato sulle sponde del Garda, trascorreva lunghi periodi su espresso desiderio del suo medico: «Quell'aria è la migliore per i tuoi polmoni». Alle gare ormai lo si vedeva sempre con la mascherina a proteggerlo in modo poco più che palliativo dai gas di scarico. In una precedente gara a Monza, aveva imbrattato il fazzoletto di sangue, fra un colpo di tosse e un altro.

Si trovava proprio a Gardone Riviera quando, da salubre, l'aria diventò improvvisamente elettrica. Era infatti in pieno fermento l'organizzazione della seconda edizione del dopoguerra della Mille Miglia, quella del 1948: poco dopo le combattute elezioni politiche del 18 aprile, dove la Democrazia cristiana aveva ottenuto la maggioranza assoluta dei seggi con il 49% dei consensi, sconfiggendo il Fronte Popolare messo in piedi da comunisti e socialisti.

Come ebbe modo di ricordare Giovanni Canestrini per la Mille Miglia del '48: «La Casa di Maranello poteva contare per la sua 12 cilindri su Biondetti, che aveva già vinto la Targa Florio nel Giro di Sicilia, sui suoi clienti, fratelli Besana, su Cortese e su Righetti. Di Nuvolari non si parlava, né il mantovano aveva espresso opinioni in proposito; aspettava appartato. S'era saputo che Tazio, il quale in quel periodo stazionava a Gardone Riviera, sarebbe stato presente a Brescia per assistere alle operazioni di controllo e di verifica. Messi dell'Alfa Romeo partirono improvvisamente da Milano per abbordare Nuvolari e offrirgli la guida di una delle due macchine sperimentali. Ferrari, come sempre informatissimo di tutto quel che accadeva nel mondo delle corse, piombò da Maranello a Brescia, arrivando prima dei messi della Casa milanese, e si assicurò la collaborazione del mantovano».

Nuvolari sarebbe dunque partito con una Ferrari 12 cilindri di due litri, affiancato da Scapinelli; mentre l'Alfa Romeo doveva accontentarsi di lasciare a Sanesi, affiancato da Sala, la responsabilità di una corsa tanto impegnativa. Si ripeteva, insomma, quella – pur cortese – rivalità tra l'Alfa Romeo e la Ferrari. L'intervento tardivo della Casa milanese era anche dovuto al fatto che la presenza delle Ferrari in quella Mille Miglia avrebbe potuto provocare l'interruzione di una serie vittoriosa iniziata con Campari nel 1928, e sospesa una sola volta, nel 1931, dalla Mercedes di Caracciola. La corsa, partita alla mezzanotte del 2 maggio, con tempo piovoso e ventoso, si risolse in un duello accanito fra i due alfieri della Ferrari, rispettivamente affiancati da Navone e Scapinelli. Prima di Padova, si ritirarono Tadini-Canesi su Alfa Romeo; tra Forlì e Roma fu la volta di Taruffi (Cisitalia) e Gurgo Salice (Alfa Romeo); tra Roma e Livorno di Giannino e Paolo Marzotto su Aprilia, Sanesi e Sala su Alfa Romeo, Cortese-Marchetti e i fratelli Besana su Ferrari, i due Tassara su Maserati; tra Livorno e Firenze si ritirarono Ascari-Bertocchi su Maserati; tra Bologna e Modena abbandonarono Bonetto-Maritano (Cisitalia), Cornacchia-Facetti (Cisitalia) e Nuvolari-Scapinelli (Ferrari). Biondetti arrivò a Brescia alla media di 121,227, distaccando di 28 minuti la piccola 1100S di Comirato, che aveva al fianco la moglie Lia. Nuvolari non si era risparmiato in questa corsa che sperava fosse per lui quella della rivincita: prima di Roma, aveva perduto, a seguito di un'uscita di strada, un parafango; al controllo della capitale s'era anche liberato del cofano, che non poteva più fissarsi per la rottura del gancio, e aveva continuato a motore scoperto, sotto la pioggia. Poco dopo Livorno, in una seconda piroetta in una curva del Montenero, aveva danneggiato una balestra e compromesso la stabilità del sediolo del meccanico, che s'era quindi completamente disarcionato. Finalmente a Reggio Emilia, quando ormai sperava di arrivare vittorioso al traguardo (era passato da Bologna con un vantaggio di 29 minuti su Biondetti-Navone), Nuvolari aveva dovuto abbandonare per il definitivo cedimento del perno di una balestra posteriore, compromesso dalla piroetta del Montenero. «Coraggio Tazio, sarà per il prossimo anno», gli aveva detto Ferrari, ma il mantovano aveva risposto: «Ferrari, giornate come queste, alla nostra età, non ne tornano molte».

Sembrava proprio che il viale del tramonto fosse agli ultimi metri. Ma Tazio poteva ancora sorprendere tutti. Non sarebbe stato Tazio, altrimenti.

Il 13 giugno si correva a Mantova la seconda edizione della Coppa Giorgio e Alberto Nuvolari. Tazio mise in palio una delle sue tante coppe vinte nell'anteguerra.

Improvvisamente – fra la gente che lo circondava, ponendo domande, cercando di stringergli la mano, o chiedendo un autografo – incrociò due occhi. Occhi chiarissimi, che potrebbero illuminare anche la notte. Gli occhi dell'Achille. Achille Varzi, il vecchio rivale di sempre, il vecchio amico era lì. «Io ho chiuso», gli confidò Tazio abbracciandolo. «Io non ancora», rispose Varzi. Avevano poi scherzato, ricordando i tempi andati. Varzi gli aveva chiesto come avesse mai fatto a sfilarsi, l'anno prima, il volante dalla sua Cisitalia alla Coppa Brezzi di Torino. Quell'immagine, di Tazio che passava sul traguardo agitando il volante, aveva fatto il giro del mondo, e quando era finita nelle sue mani, Achille, che pure era abituato ai funambolismi del suo amico-rivale, era saltato sulla sedia, ridendo di gusto.

Pochi giorni dopo, il 1° luglio, sul circuito svizzero di Bremgarten reso viscido e insidioso per la pioggia caduta, l'Alfa che Achille stava testando si sarebbe capottata. Per un attimo, giusto un attimo, un battito d'ali, era rimasta in bilico, sospesa, come a chiedere al destino se tornare sulle quattro ruote o chiuderla lì, quella vita. E Atropo, la Moira inesorabile, aveva dato il colpo di forbici a quella vita straordinaria. L'Achille era morto sul colpo. Contrariamente alle tante carambole di Tazio, Varzi aveva subito solo un incidente da quando correva in macchina. Quello era il secondo. Quando Tazio l'aveva saputo, racconta Carolina, «m'aveva voltato di colpo le spalle ed era sparito nel suo studio. Solo a sera avevo aperto la porta di quel suo rifugio… Era la terza volta che lo vedevo così». Un nuovo dolore senza rimedio. Come un pianto antico.

Fra Peppone e don Camillo

Nella primavera del 1949, la pista di Monza s'era rifatta il trucco. S'era imbellettata come mai prima per far mostra di sé fra le dame della velocità di tutto il mondo. Un nuovo asfalto, una nuova sala stampa, nuove tribune. E con questa nuova *mise-en-scène* s'era approntata per l'appuntamento con il Gran Premio d'Italia. C'era pure lui, Tazio, ma da spettatore, con Carolina. Ogni tanto le prestava il binocolo, in modo che anche lei potesse seguire qualche suo vecchio «compagno d'armi» ma soprattutto i nuovi cavalieri del rischio, a cominciare da quell'Alberto Ascari, che «va veramente forte, come suo padre Antonio… Te lo ricordi Antonio, Carolina?» Quando Tazio riprendeva il binocolo, si sentivano scattare gli otturatori di decine di macchine fotografiche. Anche se non in pista, ma ai box Ferrari da semplice ospite d'onore, era sempre lui la notizia: Tazio. Adesso, nel nuovo tempo postbellico, la rivalità che campeggiava sui giornali non era più quella Nuvolari-Varzi, ma Ascari-Fangio. «Quello lì», indicava Tazio alla moglie, «quel Juan Manuel, è un futuro campione del mondo. È un argentino caparbio. Ha tecnica e talento. Farà molta strada, vedrai.» Ne avrebbe vinti cinque, di campionati del mondo, quell'argentino caparbio. Sarebbero stati lui e Ascari a dominare i primi anni Cinquanta del neonato campionato del mondo di Formula 1. Alberto Ascari ne avrebbe vinti due, con la Ferrari, portando a Maranello i primi titoli iridati del neonato Campionato del mondo della categoria regina dell'automobilismo. Altre storie, di là da venire, mentre la storia di Tazio stava per concludersi. Quell'anno a Monza vinse Ascari. «Te l'avevo detto.»

Sempre da spettatore, Nuvolari era andato anche alla partenza del Circuito del Garda, che si svolgeva a Salò. Tre chilometri da quel Grand Hotel di Gardone Riviera dove sempre più spesso soggiornava per la mitezza del clima. E quando gli organizzatori avevano insistito perché dicesse due parole al microfono prima del via, li aveva accontentati: «Spero di partecipare l'anno prossimo a questa bellissima gara». Un annuncio salutato con battimani frenetici e qualcuno aveva ricordato che Nuvolari aveva già partecipato a quella corsa, e aveva vinto, manco a dirlo. Era successo più di vent'anni prima, nel 1927, con una Bugatti T35C. «L'ho detto per fare un favore agli organizzatori», aveva bisbigliato a sua moglie, tranquillizzandola.

Dopo lo stop definitivo, il suo medico personale gli aveva vietato anche nella vita privata di usare macchine scoperte. Insomma, il casco era ormai appeso al famoso chiodo e le corse appartenevano al passato. Un passato come quello di nessun altro a livello motoristico. È per questo che un editore – Nevil Lloyd – e un giornalista – John Eason Gibson – avevano pensato di bruciare la concorrenza piombando a Mantova per chiedere a Tazio di raccontare le sue memorie. Tante insistenze supportate anche da Carolina, che pensava così di distrarlo dalle corse: finché stava a casa a pensare alle sue

memorie, a scartabellare documenti e ritagli di giornale che lei aveva accumulato per decenni, i campi di gara restavano lontani, così saturi di gas di scarico, mortali per lui. «Faccia con comodo, Nuvolari», gli aveva detto l'editore, «poi Gibson sistemerà tutto, lei non deve preoccuparsi della scrittura. Dovrà solo raccontare a John che registrerà tutto e poi sistemerà ogni cosa.» Ma Gibson non avrebbe mai messo mano a quegli appunti, perché Tazio se la prese davvero comoda: dopo le prime settimane di ricerche, aveva rallentato progressivamente, fino a fermarsi. Quel libro non vide mai la luce. Non a caso, Nuvolari aveva rifiutato il – sostanzioso – anticipo offerto con insistenza. Probabilmente, in cuor suo, sapeva come sarebbero andate le cose. Insomma, stava avviandosi a vivere da ricco signore di provincia che poteva godersi il meritato riposo con sua moglie, con cui, organizzare qualche viaggio, come quello che avevano fatto in America.

Gli anni Cinquanta si muovevano veloci, come veloce era stato lui nella sua epoca che volgeva al tramonto, come le fotografie in bianco e nero che lasciavano il posto alla modernità del colore, coerentemente con un Paese che cresceva in tutti i sensi. Nel nuovo decennio, c'erano quasi quattro milioni di italiani in più rispetto alla fine degli anni Trenta, ma oltre la metà dei capifamiglia andava al lavoro in bicicletta: bene preziosissimo, che alla sera si ricoverava in casa, anche a costo di «salirla» per quattro piani in spalla, ché perdere la bicicletta significava perdere il lavoro. In quel 1950, insomma, la motorizzazione degli italiani era ancora di là da venire. Il boom economico, palesatosi con un miracolo mondiale, sarebbe scoppiato qualche anno dopo. Nel frattempo, le vetture simili a miraggi sul finire dei Quaranta, facevano luccicare gli occhi ai più. Non c'era luogo dove la sosta di una Fiat 1400 non provocasse nugoli di curiosi attorno ai suoi finestrini. Si commentava allora la sua abitabilità, con quel divano a tre posti anteriore che prometteva sedute più comode dello striminzito e duro divano di casa. L'Alfa Romeo 1900 seduceva invece per il suo tachimetro che indicava in 200 i chilometri orari raggiungibili alla velocità massima. Da parte sua, la Lancia Aurelia era di fatto un salotto ambulante. Sogni impossibili per i più, visti i prezzi – due milioni di lire, più o meno –, in un Paese in cui le paghe operaie non superavano le trentamila lire e quelle di un impiegato le cinquantamila. Un Paese di fatto ancora prevalentemente agrario, appena agli esordi dell'industrializzazione. Un Paese la cui cultura contadina veniva ritratta da Giovanni Guareschi attraverso i personaggi di Peppone e don Camillo, rispettivamente il sindaco comunista e l'arciprete di Brescello, paesino padano di quell'Emilia in cui la passione politica pulsava più che altrove. Si disse che Guareschi, direttore del «Candido», settimanale conservatore dal grande seguito, contribuì più di chiunque altro a osteggiare la vittoria del Fronte Garibaldi nelle elezioni del 1948: un merito riconosciutogli perfino dal presidente americano Harry Truman oltre che – pare – da papa Giovanni XXIII. Un anticomunismo, quello di Guareschi, che trovò però maggiore sfogo non tanto negli episodi di belligeranza paesana fra i due protagonisti letterari (ma non troppo), quanto nei manifesti elettorali da lui disegnati, unitamente alle vignette di Giovanni Mosca. Scenette che ritraevano i comunisti come una specie subumana, quella dei «trinariciuti», cioè esseri rivoltanti da tre narici, mentre le donne comuniste presentavano tre seni su un corpo grasso e mascolino, l'aria torva, la fronte bassissima. Privi di intelligenza e fisicamente diversi dal resto dell'umanità, i comunisti di Guareschi erano addestrati all'obbedienza cieca e assoluta; i suoi esagerati paradossi finirono per rendere caricaturale la figura del comunista-tipo, con l'espressione ricorrente – «Contrordine compagni» – diventata titolo stesso di quelle vignette settimanali.

In una di esse – per esempio – un gruppo di iscritti al Pci si spiaccicava a terra nel tentativo di volare lanciandosi dal tetto di una casa (di fatto, come aveva tentato lo scapestrato Tazio in uno dei suoi innumerevoli e spesso deliranti approcci giovanili con

la velocità) con l'ausilio di ali di legno. Tutto era nato da un refuso pubblicato dal quotidiano del partito, «l'Unità», che a caratteri cubitali, alla vigilia della vitale tornata elettorale del '48, aveva ricordato che «Volare è un dovere per ogni comunista». L'indomani, era apparsa l'ovvia *errata corrige*, con il titolo *Contrordine compagni!*

Il successo delle liti – anche furibonde e alcune anche molto fisiche – fra Peppone e don Camillo crebbe però oltremodo agli inizi del nuovo decennio, cioè in un periodo in cui oltre quattro milioni di elettori voltarono le spalle alla Democrazia cristiana pigliatutto del '48 per sparpagliare il loro consenso fra destra e sinistra. Guareschi era capace di dipingere al meglio questo tempo, il mondo della scuola, con gli insegnanti che avevano abiti lisi, la cravatta nera logora, il colletto della camicia troppo largo o troppo stretto, le aule ridipinte su vecchie incrostazioni con un verdino ospedaliero, i banchi neri e sgangherati intarsiati dalle generazioni anteguerra con temperini che avevano inciso di tutto e non tutto decente, con i buchi per i calamai nonostante la comparsa della rivoluzionaria penna brevettata dal signor László Biro «con l'inchiostro che non macchia e non asciuga», il barbagianni impagliato – quando c'era – per la lezione di scienze (con i maestri a prestarselo come testimone della stessa Scienza fattasi uccello). Un tempo che avrebbe trovato letteratura proprio con quei due personaggi, Peppone e don Camillo che, usciti dalla serialità settimanale del «Candido», erano finiti in un libro, *Mondo piccolo*, in cui avevano assunto contorni in sintonia con il nuovo decennio dei Cinquanta.

Peppone, ad esempio, era diventato l'esatto contrario dei comunisti deformati da Guareschi nelle diatribe politiche attorno al '48: retto, onesto, intelligente, il sindaco comunista di Brescello governava il suo paese con saggezza e praticità. Per contro, don Camillo era un democristiano perché non poteva non esserlo. È «un ministro di Dio», come ama definirsi: quel dio molto fisico che porta in processione con la croce che pare pesare una tonnellata e con il quale dialoga abitualmente, ricevendone in cambio rimbrotti e ramanzine. In un periodo in cui la Chiesa fulminava i comunisti, scomunicandoli, il sindaco comunista Peppone si raccomanda al signore perché gli dia una mano a ottenere la maggioranza in comune. La morale delle narrazioni favolisticamente realistiche di Guareschi rifletteva in parte le pieghe sentimentali di quegli italiani che prima d'essere elettori erano stati un popolo unito dalle disgrazie. Sia Peppone che don Camillo insegnavano come nessuna legge potesse essere assoluta. Quando muore la vecchia maestra monarchica, Peppone e don Camillo ne raccolgono l'ultimo, imbarazzante desiderio: essere portata al cimitero in una bara avvolta nel tricolore sabaudo. Peppone riunisce il consiglio comunale, perché si esprima in proposito. E l'esito è scontato: «No, la legge lo proibisce». Così si esprimono tutto i consiglieri, democristiani compresi. «In qualità di sindaco», conclude Peppone, «vi ringrazio per la vostra collaborazione e come sindaco approvo il vostro parere di evitare la bandiera richiesta dalla defunta. Tuttavia, siccome in questo paese non comanda il sindaco, ma i comunisti, come capo dei comunisti vi dico che io me ne infischio del vostro parere e che domani la signora Cristina andrà al cimitero con la bandiera che vuole lei, perché rispetto più lei da morta che tutti voi da vivi.»

L'italiano medio di Guareschi era quello che si rifletteva in queste parole di Peppone: «Mi hanno portato via a mia madre che ero ancora un ragazzo, mi hanno ficcato in una trincea, mi hanno riempito di pidocchi, fame e sporcizia. Mi hanno fatto marciare di notte, sotto l'acqua, con una tonnellata di roba sulla groppa, mi hanno fatto andare all'assalto mentre venivano giù pallottole come grandine. Mi hanno detto che mi arrangiassi quando sono rimasto ferito. Ho fatto il facchino, il becchino, il cuciniere, l'artigliere, l'infermiere, il mulo, il cane, il lupo, la iena. Poi mi hanno dato un fazzoletto con su l'Italia, un vestito di cotonaccio, un foglio con scritto che avevo fatto il mio

dovere, e sono tornato a casa per andare a implorare qualcosa da quelli che, seduti nelle loro poltrone, si erano fatti i milioni alle spalle mie e di tutti gli altri disgraziati come me».

Il passato era insomma il filtro attraverso il quale selezionare la nuova Italia. Era questa, in buona sostanza, la filosofia spontanea di tanta gente del sempre più crescente ceto medio: quella fetta di popolazione che attraverso l'industrializzazione avrebbe riscattato la condizione di bifolco. Quella che lo aveva visto litigare con una terra sempre dura a dargli da mangiare, e sempre subalterno a un padronato ancorato ai dettami ottocenteschi nel rapporto servo-padrone. Un ceto che da lì a poco avrebbe abbandonato la vanga per lavorare il metallo dell'industria nelle grandi città del nord in un Paese destinato a modificarsi di anno in anno persino a livello antropologico, coerentemente con l'estetica di un tempo che da lì a non molto avrebbe previsto anche per loro, per i bifolchi di un tempo, ora operai metallurgici, le vacanze al mare, cioè, «la villeggiatura». «Villeggiatura» non più intesa come «confino politico». Ma, all'alba dei Cinquanta, «la villeggiatura» era ancora privilegio di pochi: di quelle élite sociali cui apparteneva appunto la famiglia Nuvolari.

Viale del tramonto

Le «villeggiature» di Tazio, già dal dopoguerra, diventarono sempre più frequenti e lunghe. Su indicazione del suo medico, lui e Carolina avevano preso a frequentare il lago di Garda, il cui clima temperato era ideale per i suoi polmoni malmessi. Al Grand Hotel di Gardone Riviera c'era una suite sempre a sua disposizione e Verona distava una sessantina di chilometri. Proprio in una clinica della città veneta, Tazio fu ricoverato nel gennaio del 1950 per essere sottoposto a una tonsillectomia: l'eccessivo gonfiore delle tonsille impediva ai medici di curarlo come si doveva con la streptomicina. Un intervento che l'aveva fatto sentire subito bene. «Mi sembra d'avere un polmone in più», aveva detto scherzando a Carolina. Quel suo stare bene, stare meglio, molto meglio, sarebbe diventato una sorta di tormentone, che alla fine preoccupò sua moglie, insospettita.

«Tazio, c'è sotto qualcosa?»

«Cosa dici, Carolina?»

«Devi dirmi qualcosa?»

«Ma no! Cosa dovrei mai dirti…»

«Mah… Mi sembri strano…»

«Cioè?»

«Strano, Tazio, strano…»

Manco a dirlo, Carolina ci aveva preso. Come niente fosse, dopo essere sparito per una mezz'oretta nel suo studio, Tazio era tornato e sfoderando il sorriso più ruffiano che gli potesse venire, aveva sparato lì: «Domani andiamo dal Dusio, Carolina…» Poi era rimasto ad aspettare, come niente fosse, ma controllando ogni movimento della faccia di sua moglie rimasta impassibile su quella poltrona in salotto.

«Pietro Dusio, Tazio?»

«Sì, lui…»

«A fare?»

«…»

Aveva evitato lo sguardo di lei come uno scolaro pizzicato dalla maestra senza compiti fatti. Provvidenzialmente, dal soggiorno era arrivato il trillo del telefono.

«Guarda che bella che è! L'ho fatta verniciare con i tuoi colori: giallo e azzurro. Ma la sua forza è il motore. 400 cavalli, che ti possono spingere fino ai 340». Ecco cosa dovevano andare a fare dal Dusio. Carolina non aveva pronunciato mezza parola, se non quelle di cortesia con il Pietro, che conosceva da una vita. Ci aveva pensato il caso a far sparire i grilli dalla testa di suo marito. S'era scoperto infatti che per farla correre, con le nuove normative, quella berlinetta-corsa, Dusio avrebbe dovuto metterla in produzione. Ma non ne aveva la minima possibilità industriale. Quando però pareva tutto concluso

nel migliore dei modi per Carolina e peggiore per Tazio, era saltata fuori un'idea. Dusio avrebbe messo a disposizione di Tazio una Cisitalia.

La notizia aveva riempito i giornali, e un settimanale aveva titolato *La terza giovinezza di Nuvolari*, intendendo per le prime due, quella in moto e la successiva in macchina.

La notizia era arrivata alle orecchie di Carlo Abarth, che non ci aveva pensato due volte a offrire al diavolo mantovano una sua più potente e performante macchina per la Targa Florio. Avrebbero corso nella categoria 1100. Ma sulle asperità delle Madonie, la macchina s'era piantata con il cambio rotto. Tazio si sarebbe allora rifatto con la gara in salita sul monte Pellegrino, il promontorio che si erge sulla città di Palermo. Alla fine della gara, sarebbe stato primo di categoria e quinto assoluto. Ma oggi noi sappiamo che fu la sua ultima corsa. Carolina era finalmente tranquilla. «È l'ultima corsa, Carolina, te lo giuro.» E i Nuvolari, oltre a non gridare («I Nuvolari no i vosa»), rispettano la parola. Ma poi Carolina s'era accorta giorno dopo giorno che evitare le piste, per Tazio, significava evitare la vita.

L’ultima curva

Il campione d’un tempo, quello immortalato dalle copertine dei magazine e dai giornali di tutto il mondo, il «campionissimo» sempre con il sorriso in bocca, il «Mantovano volante» sempre scattante, il «Nivola», con la battuta pronta, era ormai un vecchio che si stava spegnendo tristemente, lo sguardo perso nei ricordi fatti di bandiere a scacchi e folla osannante, podi in tutta Europa e pure in America. Usciva pochissimo. Anzi, dopo mesi di clausura – se si escludono le brevi e fugaci passeggiate in giardino per far correre il cane – l’unica volta che aveva accettato di uscire era stata proprio quella, il 20 novembre 1952.

Quel giovedì era una giornata bellissima, di quelle che uniscono l’aria tersa di fine autunno a un sole che scalda il cuore dopo giorni di pioggia e cielo grigio. Da villa Nuvolari, in via delle Rimembranze, erano passati a prenderlo gli amici di sempre: Carlo Viani e Decimo Compagnoni. «Te lo riportiamo tutto intero, Carolina, e non gli facciamo sfiorare il volante», aveva scherzato il Viani mentre la 1400 Fiat ripartiva. Seduto a fianco di Carlo, Tazio s’era voltato per un cenno di saluto a sua moglie, rimasta lì, davanti ai gradini d’ingresso della villa. Usciti dal cancello, Carlo e Decimo avevano cominciato a battibeccare su quale trattoria scegliere. Alla fine, l’aveva spuntata Carlo in virtù di un impercettibile segno d’assenso di Tazio quando l’aveva coinvolto: «Scusa Tazio, ma secondo te non è meglio se andiamo a Novellara dal Faustino?» Per tutto il viaggio, Tazio non era stato di tante parole, anzi, pochissime, solo quando veniva interpellato e proprio non poteva fare a meno di rispondere. Pareva rapito da chissà quali pensieri. E poi tossiva, non poco, in realtà. Il fazzoletto praticamente sempre in mano, fino a cambiarlo, una, due, tre volte.

Quando, alla fine di un pranzo di prelibatezze nostrane, di cui Tazio aveva solo piluccato qualcosa, erano usciti nel giardino della trattoria, la tosse di Tazio era aumentata improvvisamente, finché Carlo e Decimo s’erano guardati, decidendo all’istante di ripartire dopo una veloce consultazione con Tazio. «Torniamo?» Un filo di voce, l’essenziale per rispondere: «Sì, sì… meglio… voglio andare a casa». Mentre Decimo era andato a pagare il conto, Carlo aveva accompagnato Tazio in macchina e l’aveva fatto sistemare sul divano posteriore. Viani guidava come se la strada fosse una distesa di uova. Compagnoni, lo sguardo rivolto verso Tazio che stava lì, sdraiato, gli occhi chiusi, la mascherina sulla faccia.

La tosse, diminuita dopo la partenza, aveva ripreso come prima e più di prima, con più frequenza, più violenza. Tazio lanciava sibili terribili, come se l’aria avesse solo un pertugio d’un millimetro per uscire. Rantoli inquietanti, quelli che arrivavano dal sedile posteriore dove era stato adagiato. I colpi di tosse lo scuotevano come un fuscello, mentre scivolava pian piano dal sedile, fino al pianale, a terra.

«Ferma! Ferma la macchina, Carlo!» grida Decimo che da quando sono partiti è sempre stato voltato verso Tazio. Adesso tutti e due gli amici sono piegati su di lui. «Dobbiamo portarlo in ospedale.» «Da qui ci conviene andare a Verona, facciamo prima.» Tazio agita un braccio, poi si abbassa la mascherina e fra un rantolo e un altro riesce a infilare quelle parole: «No… portatemi a casa… non mi fate morire in ospedale… portatemi a casa mia». Ripartono.

Decimo non gli toglie gli occhi di dosso. Finché si accorge che muove solo un braccio, anche per cercare qualcosa nella tasca sinistra del cappotto. «Te lo prendo io, Tazio… cosa cerchi?» Un fazzoletto, ma non ce ne sono più. Gli passa il suo. «È pulito… tieni.» Poi, rivolto a Carlo: «Abbiamo ancora una mezzora buona, cazzo! Tira giù quel gas, Carlo! Tazio sta male…» La 1400 pare impegnata in una prova delle Mille Miglia. Decimo ha imprigionato un fazzoletto di Tazio fra un cristallo e la portiera, a mo' di segnale di emergenza. Carlo pesta come un pazzo, una mano costantemente premuta sul clacson, e in una curva è costretto a correggere il retrotreno che se ne voleva andare per conto suo. Tazio sorride. *Un controsterzo, bravo, Carlo*. Decimo lo guarda sorridere, sta per chiedergli se si sente meglio, poi capisce, e tace. Guarda il suo amico, e per un attimo gli pare già morto, il viso più scavato che mai dietro alla mascherina, gli occhi ridotti a una fessura, la pelle livida. Non deve cedere. Non deve cedere all'emozione. Ma lo sa, lo sa bene cosa sta succedendo.

La macchina infila il viale nel parco di villa Nuvolari. Arrivati. Finalmente. Un viaggio che pareva non finire mai. Quando la 1400 di Viani corre sulla ghiaia dello slargo all'ingresso, alza polvere e rumore e sassi, col cane che abbaia come un forsennato. Carolina esce subito, seguita da Artura, la sorella di Tazio che, chissà perché tiene alte tutte e due le braccia. Nello, il portiere tuttofare di casa Nuvolari corre ad aprire la portiera posteriore della macchina, dopo che Decimo e Carlo ne sono scesi. Sono lui e Artura a trasportare Tazio, che è semisvenuto. Carlo e Decimo vanno con loro. Carolina ha preceduto tutti raggiungendo la camera da letto, dove portano suo marito. C'è confusione, poi Carolina corre in soggiorno, dove si trova il telefono, e chiama Tito Curtini, il loro amico, il loro medico di famiglia. «Dobbiamo portarlo in clinica. Ci penso io. Telefono subito ad Alessio della San Clemente… è una clinica che si trova in via Solferino… Un'ambulanza verrà a prenderlo. Tu cerca di stare calma.» Appena arrivato in clinica, gli viene praticata un'iniezione cardiotonica. Il braccio sinistro, quello che non muoveva più in macchina, è bloccato da una paresi.

In clinica Tazio trascorre gli ultimi mesi della sua vita, finché capisce. E chiede di essere portato a casa. Vuole morire a casa sua. Viene accontentato. In clinica non c'è nulla che si possa fare di più. La notizia del ritorno a casa si sparge velocemente per tutta Mantova e oltre. Carolina, con garbo ma con fermezza, respinge ogni visita. E sono in tanti ad andare in pellegrinaggio alla villa. «Tazio non può vedere nessuno, scusatemi, scusatelo, non è per cattiveria, ma proprio non può, però vi saluta tutti.» Oltre a Carlo e Decimo sono ammessi solo il suo amico medico e l'avvocato Emilio Fario, che ogni mattina gli porta i giornali e glieli legge. Decimo è quello che Tazio vede con più piacere. Perché Decimo sa di cosa parlargli. Sa cosa vuole sentire il suo amico Tazio. Vuole sentire ancora il suono delle sue imprese. Perché le sue imprese sono una melodia d'audacia e di tenerezza per la vita. E Decimo le racconta. Le rievoca. Non si risparmia nei dettagli, finché si fa sera. «La mangi una scodella di minestrina pure tu, Decimo?» Carolina è sempre presente. È la protesi di Tazio. «È in netta ripresa», dice sua sorella Artura a chi la ferma per strada, in un negozio d'alimentari o in chiesa. Mente a se stessa, in realtà. Dire così, dire che Tazio si sta riprendendo sembra vero pure a lei, a sentirle, quelle parole, le paiono vere. Vorrebbe sentirle da qualcuno quelle parole di speranza, dai medici, dalle infermiere che lo seguono, ma non gliele dice nessuno, e

allora se le dice da sé.

Poi, una sera, rimasto solo con Carolina, Tazio le dice di quella sua preoccupazione. Sente che non ha più tempo, e deve sistemare quel problema. In viale Piave, vicino casa, ha iniziato la trasformazione di una grande villa in un museo, il suo museo. Il museo Nuvolari. «Carolina, voglio che quella casa diventi un museo. Un museo titolato alla memoria dei nostri figli.»

Lo accudiscono le infermiere della clinica San Clemente che si danno il turno assistendolo 24 ore su 24. Quella che fa la notte si chiama Rosa. «Successe una volta che a un tratto si svegliasse e mi dicesse: “Rosa, guarda in quel cassetto, sì, quello lì, deve esserci una busta gialla, grande, con delle fotografie. Portamela qui”. Io gliela presi e lui sparpagliò tutte quelle fotografie sul lettone. Ne pescava una e mi raccontava a cosa si riferiva. Cos’era successo. Sì, perché erano tutte foto scattate durante alcune gare, in moto, in macchina. Poi ce n’era una che mi fece sorridere e lui sorrise con me, dopo che gli mostrai la foto che mi aveva fatto sorridere».

È quella che lui chiamava «la foto americana», quella che lo ritraeva infilato nell’enorme Coppa Vanderbilt. Poi, chiude gli occhi, concentrato sull’ultima curva e gli viene in mente quella poesia. L’ha letta nella raccolta che gli ha regalato l’amico Carlo per il suo sessantesimo compleanno, nove mesi prima.

Questo è l’Isonzo
e qui meglio
mi sono riconosciuto
una docile fibra dell’Universo.
Il mio supplizio
è quando non mi credo
in armonia.

Ma lui ora si sente in armonia con il mondo e con gli uomini. E va bene così.

Sipario

«Tazio è morto serenamente ma distrutto dalla sua passione che l'ha seguito fino al suo ultimo respiro. Le corse erano la sua vita. Per me è come se fosse caduto al volante di una rossa Alfa Romeo pochi metri dopo un traguardo vittorioso. Io non l'ho mai disturbato con gelosie, raccomandazioni, inviti a tornare presto, eccetera, insomma, tutto quanto dice spesso una moglie al suo uomo. Siccome gli anni sono molti, prego voi giornalisti, quando me ne andrò, di scrivere soltanto che è morta Carolina Nuvolari, moglie fedelissima di Tazio, che non ha mai tradito neppure con il pensiero da quando aveva diciassette anni». Carolina dice queste parole al giornalista Gino Rancati. Lei, che ha raccolto le ultime volontà di Tazio in un pomeriggio di agosto del 1953, una settimana prima dell'ultima gara della sua vita. Aveva affrontato alla sua maniera l'ultima curva, ne era uscito alla sua maniera, aveva dato gas, ed era scomparso all'orizzonte.

Sono le 6,30 di un martedì che promette una giornata di caldo insopportabile, da zanzare; un caldo mantovano.

«Per i nostri amici, i nostri familiari, che verranno a trovarmi, non voglio essere composto nella nostra camera. Non voglio che tu rimanga con quei brutti ricordi nella nostra stanza da letto. Mettimi il mio maglione giallo, con le mie iniziali e la tartaruga d'oro appuntata sopra, il nastrino tricolore attorno al collo, i calzoni azzurri, la cintura di cuoio marrone, quella che mi hanno regalato in America, e il mio casco.» A Carolina, aveva poi spiegato che non avrebbe voluto troppo chiasso. E che per il saluto di chi avesse voluto vederlo per l'ultima volta – e, lo sapeva, sarebbero stati tanti, tantissimi – era meglio allestire la camera ardente nell'androne alle spalle della villa, dietro il colonnato. «Si potrà così entrare dal cancello posteriore, senza attraversare la casa», aveva sussurrato a sua moglie, che – a occhi bassi – gli rispondeva con cenni della testa, incapace com'era di proferire mezza sillaba.

È piena estate e Mantova, come tutte le città, s'è svuotata. Per il Ferragosto, c'è chi è andato al lago, chi in montagna, chi al mare. Pare l'abbia fatto apposta, Tazio, d'andarsene in quel tempo distratto della nuova estate italiana, che comincia a permettersi le «vacanze». Senza rumore, senza chiasso. Ma non ha fatto i conti con la sua popolarità. Appena la radio dà la notizia, il rimpianto corre di bocca in bocca, di ricordo in ricordo, la città si riempie di nuovo e inizia un pellegrinaggio che ha come meta villa Nuvolari, in via delle Rimembranze. Davanti al colonnato della casa, sommerso presto da fiori e corone, si forma una fila di persone. Carolina riceve decine di telegrammi da tutto il mondo, mentre i tanti meccanici che avevano lavorato con Tazio si danno il turno a vegliare la salma, quattro alla volta.

I funerali si svolgono giovedì 13 agosto a Mantova, in lutto cittadino, con le

saracinesche dei negozi, dei bar e ristoranti abbassate. Il corteo funebre parte alle 9, scortato da una pattuglia di motociclisti che fanno corona a un carro su cui è issata la Bianchi 350. La «freccia azzurra», la moto con cui Tazio ha vinto il Gran Premio delle Nazioni del 1925. Seguono le rappresentanze delle case automobilistiche, dei meccanici Lancia, Alfa, Ferrari, Maserati, Pirelli, OM, l'AC Mantova, i gonfaloni di tutti i paesi del mantovano. Sulla bara ci sono il casco e un volante, mentre il carro è ammantato da un enorme tricolore. Al suo fianco camminano molti piloti, fra i quali spiccano Juan Manuel Fangio, Alberto Ascari, Gigi Villoresi. C'è anche una delegazione della Mercedes guidata dall'ingegner Alfred Neubauer, che non rinuncia a tenere fra le labbra uno dei suoi sigari giganteschi, seppure spento, con i piloti Hermann Lang e Karl Kling. E poi c'è lui, Enzo Ferrari.

È venuto da solo, il monarca di Maranello. Per stare da solo con il suo Tazio per l'ultima volta. Al suo arrivo, la folla si apre come le acque davanti a Mosè. Dietro i suoi impenetrabili occhiali scuri, Ferrari non fa trasparire la minima emozione. Fra i fiumi d'inchiostro che salutano la scomparsa di Nuvolari, il «New York Times» titola *The intrepid racing driver is died*, mentre il «Daily Herald» ricorda che è morto «il più grande, ineguagliabile pilota di tutti i tempi». E questa epigrafe resterà valida sempre. Fino ai giorni nostri.

Carolina

È più che mai mesto il ritorno a casa di Carolina. In quella casa ormai vuota, senza i suoi figli e senza suo marito. A farle compagnia, solo sua cognata Artura e Nello, che oltre a farle da autista, provvede a tutto ciò di chi aveva bisogno. Da quel momento in avanti passa il tempo curando il giardino, leggendo i giornali, seguendo la radio e un anno dopo la morte di Tazio si farà convincere da quel negoziante di Mantova, amico di famiglia, a mettersi in salotto quell'aggeggio nuovo, quel televisore che però non può sostituire la radio da cui ascolta soprattutto la musica classica e la commedia del venerdì sera. In quel momento la Tv italiana sta muovendo i suoi primi passi. È un'Italia in bianco e nero quella che una domenica di gennaio vede per la prima volta su uno schermo Fulvia Colombo, la prima annunciatrice della Rai Tv.

La guerra è finita da pochi anni, al cinema impazza *Un americano a Roma* con Alberto Sordi, e la ricostruzione di un Paese ridotto in macerie è veloce ma schizofrenica: il Nord corre sui binari dell'industrializzazione, il Sud arranca su sterrati agricoli, con larghe zone ancora senza luce e acqua corrente. Carolina – che ha condiviso con Tazio quasi mezzo secolo, vivrà da sola questo tempo nuovo, con le sue veloci e molteplici trasformazioni, sopravvivendo al marito per decenni.

Negli anni successivi qualcuno riuscirà a strapparle qualche dichiarazione. «Con mio marito», dice in un'intervista, «parlo tutti i giorni. Lo chiamo, gli chiedo consiglio come quando era qui con me. So che lui mi aspetta con i nostri figli, Giorgio e Alberto. Attendo con ansia questo momento. So che lui mi rimprovererà per questo. Ma io sono così, espansiva, lui invece era controllato, chiuso. Difficilmente manifestava quel che provava. Bisognava saper leggere nei suoi occhi, che erano specchio del suo cuore.» Quando parla di lui, Carolina lancia automaticamente lo sguardo verso il suo studio. «Ovunque andasse, c'era gente che voleva conoscerlo, stringergli la mano. Ci sono state anche tante donne che hanno tentato di sedurlo con ogni mezzo, io l'ho saputo, anche con mezzi disonesti, lettere anonime, cattiverie, ma lui ha voluto bene solo a me. Il nostro è stato un amore silenzioso, discreto. Per il mondo, Tazio era ed è tuttora il grande campione, per me è sempre stato il più grande uomo che abbia mai conosciuto e che ho avuto la fortuna di sposare. Un uomo che ha sofferto tantissimo.»

In quel suo nuovo tempo della solitudine, a Carolina arrivano di continuo lettere, biglietti, cartoline di ammiratori di Tazio. Da tutto il mondo. Fra loro, una lettera della moglie di Rudolf Caracciola. «Cara signora Carolina, si sta svolgendo la Mille Miglia e i miei pensieri vanno verso di lei. Passeranno da Mantova le vetture per onorare il suo grande marito. Il suo è il destino delle mogli dei grandi uomini. Non credo che le altre donne possano capire quello che passano certe mogli. Cosa sia la loro vita. Ma io non la cambierei con quella di nessun'altra. E sono sicura che a maggior ragione non lo farebbe

mai lei. Che vita che abbiamo avuto! Che fortuna, mia cara Carolina! Con grande affetto, Alice».

Fra le tante fotografie, i tanti ritagli dei giornali, le tante, tantissime lettere, anche la lettera di un bambino, che si chiamava Giorgio. Giorgio, come il loro Giorgio. «Caro Nuvolari, io sono un bambino di sette anni, ti voglio tanto bene, e mi dispiace molto quando sei sfortunato e non puoi vincere le corse. Sei il più bravo corridore del mondo e ti aspetto per la Coppa Acerbo e voglio che tu vinca. Io però ti dico di correre con l'Alfa Romeo monoposto come quella di Varzi. Vorrei anche parlarti. Il mio papà, che è mantovano come te, dice che se vuoi puoi venire a mangiare le tagliatelle in brodo a casa mia, io ne sarei tanto contento e così potrei stare finalmente con te e chiacchierare delle tue macchine. Tuo piccolo amico Giorgio Calanca, via Palermo 4, Pescara.»

Carolina muore travolta da una macchina a Barbarano di Salò, a pochi metri dalla casa comprata sul quel lago di Garda dove con Tazio aveva trascorso tanti momenti di serenità. Nell'attraversare la strada, è investita dalla Fiat Ritmo di un maldestro giovane di Riva del Garda. Arrivando a forte velocità, non riesce a frenare quando un'anziana signora gli appare sulle strisce pedonali. Il calendario segna 2 gennaio 1981, un venerdì.

Come un soldato a cavallo

Dopo aver superato Rosemeyer, sul lungo rettilineo principale del Nürburgring che sfila davanti a trecentomila tedeschi con lo sventolio sugli alti pennoni delle bandiere con la croce uncinata a salutare anzitempo il trionfo tedesco nel Gran Premio di Germania, Tazio aveva potuto riordinare le idee su quanto stava vivendo. Un lungo rettilineo è l'unico momento che consente a un pilota di tornare umano: di non essere cioè parte di un ingranaggio che deve muoversi all'unisono e unire simbioticamente un pezzo di metallo a un muscolo, un nervo. Sul quel lungo rettilineo, con la gente vociante, le grida esaltate degli altoparlanti, lo sventolio delle bandiere con le croci uncinate, Tazio aveva rivisto i fatti di quella storica giornata fino a quel momento.

Il 28 luglio 1935, come segnava il grosso calendario dell'albergo dove alloggiava, s'era presentato con un sole quasi irriverente per le tradizioni nordiche, ma – dopo una breve apparizione –aveva lasciato posto alle nuvole ripristinando la normalità. Le monoposto erano state schierate coerentemente con i tempi segnati in prova. Le prime file, appannaggio dei giganti tedeschi della Mercedes e della Auto Union. Tazio, in mezzo a quel gruppo di predestinati alla gloria, s'era infilato nella sua piccola Alfa rossa e prima di calarsi gli occhialoni a segnalare come sempre la sua sconnessione con il mondo esterno, aveva detto al suo meccanico una battuta che a Nello sarebbe venuta in mente a fine gara: «Oggi farà molto caldo». Ugolini aveva alzato istintivamente gli occhi al cielo e le sopracciglia s'erano quasi congiunte notando le nuvole pesanti. Poi aveva capito. Aveva capito quando aveva intercettato il sorriso che il «suo» pilota stava facendo tra sé e sé. S'era quindi girato verso quei mostri d'argento, riservando loro uno sguardo e un pensiero: *non avete la benché minima idea di cosa vi aspetti*. Aveva sgomberato la griglia, come tutti, e raggiunto il box Ferrari, dove si trovava Giorgio, quel ragazzo che pareva avere nel sangue lo stesso vigore agonistico dei Nuvolari. Alla fine, mamma Carolina aveva ceduto e gli aveva permesso di seguire suo padre in trasferta.

Ora, su quel rettilineo che stava per finire, Tazio era secondo: una posizione che se faceva imbufalire e preoccupare Neubauer, irritava pure lui. Perché no, non era mica quella la sua posizione. Come diceva, Ferrari? «Il secondo è il primo dei perdenti.» Appunto. E lui, Tazio Nuvolari, il «Mantovano volante», perdente non lo era. Né avrebbe iniziato a esserlo proprio lì, a quel Gran Premio di Germania dove il sapore della vittoria sarebbe stato oltremodo gustoso.

E allora, giù con l'acceleratore, arriva la curva, terza, seconda, frizione, gas, fuori dalla curva, pietrisco che salta via dalle gomme posteriori, il muso che si raddrizza, l'Alfa che riprende velocità. Lo stile di Tazio.

«Che t'avevo detto?» Nello vede gli occhi di Giorgio che luccicano. «Oggi

ingoieranno amaro i tedeschi».

Nello sapeva come sarebbe finita, quella corsa. Contro Tazio, quando Tazio si faceva diavolo, non c'era nulla da fare. Nessun ostacolo, nessun uomo, nessuna macchina. Bisognava spararglì per fermarlo. Quando Tazio diventava Tazio, tutto si piegava al suo passaggio. Pure gli alberi della foresta dell'Eifel s'erano inchinati, sferzati dal vento e dalla furia dall'Alfa rossa che sfrecciava implacabile all'inseguimento dei Nibelunghi.

Dall'altra parte del circuito, il maggiore von Hühnlein, capo della motorizzazione tedesca, si era portato sulla linea del traguardo stringendo in mano il discorso trionfale preparato già la sera prima per l'annunciata parata vittoriosa con le macchine del glorioso Terzo Reich. Anche il disco con *Deutschland über Alles* era pronto nella sua custodia.

Se la direzione gara si stava già preoccupando di coniugare al meglio il momento della vittoria in pista con lo sventolio delle bandiere naziste a favore dei fotografi di tutto il mondo, von Brauchitsch, all'interno del suo abitacolo d'alluminio, viveva un dramma che gli alzava la pressione a livelli ben superiori che nell'olio dei motori Mercedes, impegnati a spingere i loro fantini d'argento. Ma non era il motore, il problema. Il problema stava nelle gomme, ormai sgretolate. La potenza enorme dei propulsori e il peso delle macchine avevano infine minato la loro consistenza. Fermarsi di nuovo per cambiarle non era un azzardo, era una sicurezza: l'assoluta certezza di perdere la corsa quando mancava ormai poco al traguardo.
Ai meccanici che garantivano a Neubauer un cambio gomme in meno di mezzo minuto, il gran capo Mercedes non aveva nemmeno risposto, sporgendo oltremodo solo in avanti un mento che pareva sfuggirgli del tutto. Sfuggirgli come quella gara data per vinta a mani basse. Maledetto d'un italiano!

Quando mancavano nove chilometri al traguardo, Nuvolari era diventato sempre più grande nei suoi specchietti retrovisori. Metro dopo metro, la piccola Alfa rossa aveva divorato asfalto: la metallica divinità argentea con la stella in testa, si è trasformata in una balena pronta a venire arpionata da un piccolo mozzo italiano. Metro dopo metro, l'Alfa di Tazio si avvicinava implacabile: quattrocento metri, trecento, duecento, cento metri. L'intero autodromo era ammutolito, e una mamma, rispondendo chissà a quale istinto protettivo, aveva coperto con il palmo della mano gli occhi di suo figlio, come a volergli risparmiare un'oscenità. Von Brauchitsch era uscito dall'ultima curva sbandando vistosamente. Migliaia di occhi rossi di rabbia e delusione avevano visto le braccia dell'alfiere teutonico muoversi vorticosamente ma inutilmente sul volante, mentre sulla coda della Mercedes svolazzava non più una coccinella ma uno sparviero, seppur sempre rosso. Un rapace che aveva ormai agguantato la preda. Fra le due macchine non c'era più spazio d'un capello. Finché l'argentea tedesca aveva subito l'ultima sbandata, zigzagando davanti alla piccola rossa italiana che d'un balzo, incurante del suo ondeggiare, la superava piazzandogli davanti agli occhi gli scarichi ormai incandescenti. Subito dopo, una gomma della Mercedes andava in mille pezzi, come il discorso di von Hühnlein. Neubauer aveva ruggito qualcosa che i meccanici non avevano nemmeno osato sentire, come se le loro orecchie si fossero rifiutate di accettare quelle parole che volevano dire tante cose, troppe.

Tazio aveva tagliato il traguardo al primo posto dopo una gara incredibile e dopo aver fatto carta straccia di ogni pronostico. Sul circuito era calato un silenzio irreale. Fra trecentomila persone, echeggiavano sole le voci che arrivavano dal box della scuderia Ferrari. Italiani! Giorgio era finito in braccio a Ugolini, saltandogli letteralmente addosso. Nella direzione gara il marasma era completo. Non si trovava nemmeno la bandiera italiana né il disco della marcia reale italiana. In uno scenario quasi spettrale, gli altoparlanti avevano tuonato la bestemmia: «Il pilota italiano Tazio Nuvolari, al

volante di una Alfa Romeo della scuderia Ferrari, ha vinto il Gran Premio di Germania». Sotto il podio i meccanici Ferrari avevano lanciato un urlo pari a quello dei trecentomila tedeschi alla partenza della gara. Sul pennone più alto era salita la bandiera italiana. Nell'aria s'erano diffuse le note dell'inno dal disco che Nello Ugolini aveva prontamente fornito agli organizzatori. Glielo aveva dato Tazio accompagnandolo con uno dei suoi sorrisi che valevano più di mille parole, se uno, Tazio, lo conosceva. E Nello lo conosceva. Lo conosceva bene. Lo conosceva e se lo guardava tutto orgoglioso mentre lo accompagnava sulla tribuna d'onore. Tazio aveva indossato una corona d'alloro che gli sfiorava i ginocchi. Non era stata fatta per lui, quella corona. Doveva cingere uno dei giganti tedeschi, non un omino come Tazio. I giornalisti italiani non stavano nella pelle per una soddisfazione così. Vedere i colleghi tedeschi diventati grigi come il cielo sopra Nürburg, quel borgo di 165 anime famoso in tutto il mondo per il circuito più importante del mondo, era una soddisfazione che solo Nuvolari poteva regalare. S'erano lanciati sulle macchine da scrivere come degli ossessi. Eccitati dal trionfo inatteso che ora occupava tutti i loro pensieri, avevano scritto parole alate, destinate a passare alla storia, come Giovanni Canestrini sulla «Gazzetta dello Sport»: «Nuvolari ha colto quella che considero la più bella vittoria della sua carriera di corridore e di combattente, lottando, da solo, contro i nove difensori dei colori tedeschi e battendo la formidabile coalizione germanica, in casa sua, e proprio nella gara che doveva consacrare grandiosamente, al cospetto della folla sportiva tedesca, la superiorità della costruzione e dell'automobilismo del Reich». Nell'unica e breve intervista che Tazio concesse, disse solo poche parole: «Quel pubblico che soffriva mi ha fatto una gran pena».

Intanto, a migliaia di chilometri di distanza, Carolina aveva abbassato il ricevitore del telefono. Enzo Ferrari aveva preceduto la telefonata di suo marito, forse ancora travolto dai festeggiamenti, a cominciare da quelli di Giorgio, e le aveva detto che sì, che Tazio ce l'aveva fatta anche stavolta. Era riuscito a compiere un'impresa che qualsiasi persona sana di mente non avrebbe nemmeno immaginato di realizzare. Un'impresa impossibile, così era sembrata a tutti alla vigilia della partenza per la Germania. «Grazie, Ferrari… lei lo conosce meglio di me. Lo sa che è capace di qualsiasi cosa…»

Aveva chiuso un attimo gli occhi, Carolina, e si era vista davanti Tazio, in quel circuito tedesco, in mezzo a tutta quella folla, fra goccioline di pioggia e lacrime. Salutava con un braccio tutta quella gente che era lentamente passata dal silenzio rabbioso al sorriso e quindi ai primi, timidi battimani, diventati presto un unico, caloroso e scrosciante applauso per lui, per quel piccolo, grande pilota, che s'allontanava nella nebbiolina estiva dell'Eifel, dopo aver conquistato anche i cuori di tutti quegli uomini, donne, ragazzi, bambini, perché…

… Quando corre Nuvolari/ quando passa Nuvolari/ la gente arriva in mucchio e si stende sui prati/ quando corre Nuvolari/ quando passa Nuvolari/ la gente aspetta il suo arrivo per ore e ore / e finalmente quando sente il rumore/ salta in piedi e lo saluta con la mano/ gli grida parole d'amore/ e lo guarda scomparire come guarda un soldato a cavallo/ a cavallo nel cielo di Aprile.

Mi ricordo, io me lo ricordo bene, Tazio

Quando nacque il figlio dell'Arturo ci fu festa per tutto il giorno. E chi doveva andare a lavorare non ci andò. Chi doveva arare un podere o governare una stalla non ci andò, tanto le vacche erano a posto. Erano state munte prima dell'alba, prima che il figlio dell'Arturo venisse al mondo. L'ultimo figlio, il quarto. Quello che avrebbe portato il nome suo e di tutto il paese, ma che dico, di tutta la nazione, in giro per il mondo. Era onesto e sincero e generoso. Un uomo può essere tale in qualsiasi pelle, ma lui era diverso, era speciale. Quando ti guardava era come se stesse per aprirti il suo cuore. Cuore forte, con gli atri spalancati sul mondo. E prima di una gara era come se dicesse che sì, che stava per rimboccarsi le maniche per fare a botte col destino, e al diavolo chi restava indietro. Tutta la sua vita è stata una sinfonia d'opera che non poteva restare chiusa nel pentagramma d'un leggio. Il mondo poteva continuare a girare su se stesso senza riuscire a trovare mai una storia come la sua. E quella storia, il mondo, l'ha trovata nella terra nostra. Terra di poeti della penna e del volante.

Per me, lui era la libertà. Quand'ero bambino, per me la libertà era poter fare una domanda al nonno. Con la sua Alfa rossa, lui mi rendeva libero, libero di volare di paese in paese, mi trascinava sulle piste dei sogni, che fosse in Italia o in Germania o perfino in America, e io aspettavo che tornasse per abbracciarlo anche solo un momento e dirgli «come stai?» Magari entravo nel bar del paese o nella tabaccheria e chiedevo questo e quello, ma c'era un posto nella mia testa dove i pensieri s'erano messi in fila indiana, aspettando pazientemente il loro turno, appena vista una sua fotografia su una gazzetta. Non posso dire d'essere stato un suo grande amico. Nel senso che lui lo è stato per me ben più di quanto io possa esserlo stato per lui, e non potevo pretendere di più. Non eravamo nemmeno coetanei, e forse lui m'ha sempre visto come una sorta di cugino grande per quella dozzina d'anni che avevo più di lui. Non un cugino di sangue, un cugino di terra, ché la nostra, di vita, è sempre stata quella impolverata di Castel d'Ario. E quella polvere lui se l'è portata dappertutto. Ovunque gareggiasse, in ogni condizione. Che se oggi uno si presentasse a una gara conciato come lui qualche volta, lo penserebbero matto. E forse matto lo era. Solo un bel matto come lui ha potuto fare quel che ha fatto. Me la ricordo quell'impresa, quella in Germania. Un'impresa impossibile. Ma lui ce la fece pure quella volta. Mise tutti in riga, e all'Hitler e ai suoi tirapiedi, ancora un po' e gli cascavano pure i baffetti. Le liti con Ferrari? Be', quelle sì che erano impossibili da evitare, anche se non potevano stare l'uno senza l'altro, o non avrebbero potuto fare quello che hanno fatto insieme.

Non so se ci sarà ancora uno come lui, ma non credo. Finora, no. Certo, certo, Fangio è stato grande, grandissimo, e pure Ascari, parlo di Alberto, che fu il primo a galoppare con il cavallino rampante fino al titolo iridato, e lo fece due volte, due volte di fila. Adesso c'è quello scozzese, quel Jim Clark che pare un fulmine per tutti. Per non parlare dell'Achille. Varzi era il suo reciproco, la sua sfida perenne, anche quando non c'era. Tazio e Achille erano il giorno

e la notte, e senza giorno la notte non c'è, e la vita delle corse sono stati loro due, finché è durata. Poi, come tutte le cose umane, anche la loro storia è finita. Ma è rimasta nel ricordo di tanti, e rivive tutte le volte che si parla della Mille Miglia, della Targa Florio, delle macchine che all'epoca ti facevano sanguinare le mani e venire i calli al culo. E quelle storie non finiranno mai nell'affollatissimo dimenticatoio degli uomini.

Che posso dire ancora? Che lui le macchine da corsa le ha prese e le ha fatte diventare sogni. La bisaccia dei miei giorni è colma, non c'è più molto spazio. La fine di ognuno di noi ha questo di ineguagliabile: che si resta unici testimoni dei propri ricordi. Io posso dire, senza chiedere permesso a nessuno, che lui m'ha fatto sognare e che per me è stato il più grande uomo che abbia mai conosciuto. Mi chiamo Quinto, Quinto Bortolotti, figlio di Artemio che tutti chiamavano Formintù. E sono fiero d'essere stato io, quel mercoledì di novembre del '92, quando avevo dodici anni, a sgambettare per i campi, a dire a tutti per le strade di Castel d'Ario che era nato un nuovo Nuvolari. Che era nato Tazio.

Mantova,
novembre 1965

Note ai capitoli

Il «Daily Mirror» titolava, sopra a una foto di Nuvolari dentro al trofeo, *Nuvolari vince la corsa da 85.000 dollari*. Sembra, in realtà, che la parte di vincita a lui spettante fosse di «soli» 20.000 dollari e 85.000 fosse il monte premi complessivo in palio, comprensivo di voci grandi e piccole: dal premio al costruttore a quello per il miglior rifornimento in gara (anch'esso vinto da meccanici italiani di casa Ferrari: 100 dollari).

Eifel

Hitler era diventato capo del Partito nazionalsocialista Tedesco il 29 giugno 1921, cancelliere del Reich il 30 aprile 1933, Führer della Germania il 2 agosto 1934.

Alle elezioni del luglio 1932, il Partito nazista ottenne 13.700.000 voti pari al 37,4% dei voti, cioè a 230 seggi nel *Reichstag*. Per la prima volta, da quando era nata la Repubblica di Weimar, l'affluenza alle urne aveva superato l'80% degli aventi diritto al voto. Il successo nazista fu speculare all'arretramento dei socialisti, mentre al lieve miglioramento dei comunisti e del Zentrum (Partito di centro, di impostazione cattolica e moderata) corrispose il tracollo dei partiti borghesi di centrodestra: uno spazio politico ormai del tutto eroso da Hitler, la cui leadership andava imponendosi non solo in quell'area, intercettando anche i consensi di ampi strati della popolazione che fino a quel momento si erano riconosciuti in altri partiti.

La birreria di cui si parla è la *Hofbräuhaus* di Monaco, dove il 24 febbraio 1920 Hitler tenne uno dei suoi comizi più importanti, enunciando i 25 punti programmatici del Partito tedesco dei lavoratori (Dap). Da non confondere con la *Bürgerbräukeller* da dove Hitler lanciò il fallito Putsch nel 1923, che gli costò un anno di galera.

La terra dei migliori

L'aggressione all'Unione sovietica da parte della Wehrmacht iniziò il 22 giugno 1941; l'avanzata dei tedeschi e dei loro alleati si bloccò però alle porte di Mosca il 5 dicembre successivo. Da quel momento cominciò il contrattacco sovietico, che travolse anche le divisioni alpine dell'ARMIR (Armata italiana in Russia) dislocate sul Don e le costrinse alla ritirata in una tragica sacca, circondate da ogni lato. Nel terribile inverno russo, fu tragicamente evidente la totale inadeguatezza sia dell'equipaggiamento dei soldati italiani sia dell'armamento.

L'impresa impossibile

La Bimotore dell'Alfa Romeo era fatta di due unità motrici da otto cilindri ciascuna,

davanti e dietro al pilota, e da un telaio tradizionale; aveva frizione e cambio al centro, sospensioni di tipo Dubonnet a ruote indipendenti, cambio a tre marce e differenziale posto all'estremità dell'albero primario, dal quale partivano i due alberi di trasmissione. Il tutto per un peso di 1030 chili.

Sarebbe stato il pilota britannico di Formula 1 Jackie Stewart a definire, negli anni Sessanta, «inferno verde» il circuito tedesco immerso nella foresta dell'Eifel.

Le premure di Carolina

Maria Antonietta Avanzo diventò un'icona del femminismo non solo per la sua carriera di pilota. Sempre impegnata sul piano sociale, all'età di 67 anni organizzò con una jeep una staffetta per salvare diversi profughi durante la rivolta di Budapest del 1956. Scrisse un'autobiografia dal titolo *La mia vita a 100 all'ora.* Morì nel 1977.

T'ho mai deluso?

Primo Carnera divenne campione del mondo dei pesi massimi nel 1933: la propaganda mussoliniana trasformò la sua vittoria in un grande evento di regime. Quando però il friulano perse il titolo l'anno successivo, lo stesso regime oscurò la notizia per continuare a sfruttare l'immagine di Carnera come simbolo dell'Italia vincente.
La nazionale di calcio vinse i mondiali domestici del 1934 e i successivi del 1938.

Nel 1919 anche Mantova, come molte altre località italiane, ebbe le sue *Giornate Rosse*, particolarmente sanguinose. Il 3 e il 4 dicembre esplodeva la protesta popolare per le vie e le piazze della città. Il giorno prima la Confederazione generale del Lavoro e il Partito socialista avevano proclamato lo sciopero generale nazionale. La città fu attraversata da cortei, presidiata da ingenti forze dell'ordine, colpita da devastazioni di vario tipo come l'assalto e il saccheggio di armerie, e furono anche sparati colpi d'arma da fuoco. Il bilancio finale fu di 7 morti e una quindicina di feriti, tra cui il sindacalista Giuseppe Bertani. Seguirono retate e arresti: 177 a Mantova, 153 in provincia. Di questi ben 296 si trasformarono in rinvii a giudizio. L'anno dopo furono celebrati i processi che, seppur con pene ridimensionate, portarono a 173 condanne. Si rimanda alla pagina *Storia di Mantova* (www.mantovalavoraonline.it/vivi-mantova/storia-di-mantova).

Noto per la sua indole violenta, Farinacci, fu il *dominus* dello squadrismo nelle campagne cremonesi e mantovane. In contrasto con lo stesso Mussolini, non riuscì mai a ottenere cariche nell'esecutivo fascista, limitandosi alla reggenza della segreteria nazionale per un anno (1925-26). Dopo l'armistizio dell'8 settembre e l'occupazione nazista, fu suo il nome al quale i tedeschi pensarono come capo della Repubblica sociale di Salò in alternativa a Mussolini. Fu fucilato a Vimercate il 28 aprile 1945: lo stesso giorno in cui Mussolini veniva fucilato a Giulino di Mezzegra.

Un attentato era stato organizzato a Roma per il 4 novembre 1925, quando Mussolini si sarebbe affacciato al balcone di Palazzo Chigi in occasione dell'anniversario della Vittoria. A spararagli da una finestra dell'Hotel Dragoni doveva essere il deputato socialista Tito Zaniboni, capo di un gruppo di cui faceva parte anche Caro Quaglia, giornalista del periodico del Partito popolare «Il Popolo», nonché informatore della polizia. Zaniboni fu arrestato tre ore prima dell'attentato grazie a una soffiata. Nell'aprile del 1926 era stata Violet Gibson, una nobildonna inglese, a sparare al duce nei pressi del Campidoglio, lacerandogli una narice. L'11 settembre successivo,

l'anarchico Gino Lucetti lanciò una bomba a mano che ferì 8 persone dopo essere rimbalzata sul tetto della macchina del duce.

Volare, oh oh!

Franco Migliacci, autore delle parole di *Volare* (1958) nonché amante dell'arte, ha spiegato che l'ispirazione per il testo destinato a diventare una delle canzoni italiane più famose al mondo, gli era venuta guardando *Le Coq Rouge dans la Nuit* di Marc Chagall.

L'articolo di cui lesse Nuvolari riguardava l'impresa dell'ingegnere francese Louis Blériot che il 25 luglio 1909 aveva trasvolato la Manica con un monoplano di sua costruzione: impresa oltremodo clamorosa in quanto compiuta appunto con un aereo a un'unica ala, mentre nell'epoca dell'aviazione pionieristica si riteneva che fossero più affidabili gli aerei a doppia ala, come avevano dimostrato i fratelli Wright che con il loro Flyer avevano inaugurato la nuova era dello spostamento umano nei cieli.

La biolca mantovana corrisponde a 3538 metri quadri.

Per avere un'idea del potere di acquisto: nell'Italia dell'epoca, un operaio specializzato guadagnava in media 160 lire al mese lavorando 10 ore al giorno per 6 giorni la settimana. Un modesto appartamento in affitto costava fra le 50 e le 60 lire al mese. Un impiegato riusciva a portare a casa 250 lire, ma doveva mettere in conto una maggiore spesa per l'abbigliamento per presentarsi «con decoro» sul posto di lavoro, non come un manovale o un operaio, che potevano «permettersi» di tenere addosso per un'intera settimana gli stessi abiti da lavoro.

Come un ladro nella notte

Nel 1865 la capitale del Regno d'Italia fu spostata dalla sabauda Torino a Firenze. Dopo l'annessione dello Stato pontificio, nel 1871 la capitale diventò Roma.

Nel 1948, sul numero 1 di quell'anno della rivista Pirelli, Orio Vergani dedicò uno stupendo servizio all'allora cinquantaseienne Nuvolari. Il servizio si può leggere sul sito della Fondazione Pirelli alla pagina urly.it/38rbq.

Non idoneo alla guida

La poesia in apertura è di Giuseppe Ungaretti, *San Martino del Carso*, composta in trincea il 27 agosto 1916.

La canzone *'O surdato 'nnammurato* fu scritta nel 1915, quando l'Italia entrò in guerra, per ispirazione del poeta Aniello Califano, nato e vissuto a Sorrento. La musica originale, invece, era di Enrico Cannio, musicista napoletano. Il testo nacque proprio per descrivere la nostalgia di un soldato che parte per il fronte, e soffre per la lontananza della propria innamorata. Pur non nominando mai la guerra, ai soldati fu proibito cantare questa canzone al fronte perché considerata disfattista. Un soldato che pensava alla casa e all'amore era un potenziale disertore.

Molte biografie riportano che Tazio avesse preso la licenza da motociclista nel 1915. Pare più probabile che l'abbia presa nel 1920 (la discordanza è dovuta al riutilizzo di statini predatati). A noi, qui, è piaciuto riunire due amori nello stesso portafoglio.

In Italia furono oltre seicentomila le vittime della pandemia di Spagnola, che colpì – nella seconda ondata – particolarmente i giovani. Il primo allarme in Italia fu lanciato a

Sossano, nel vicentino, nel settembre del 1918, quando il capitano medico dirigente del servizio sanitario invitò il sindaco a chiudere le scuole per una sospetta epidemia. Alla fine, quel morbo avrebbe infettato nel mondo mezzo miliardo di persone, uccidendone oltre 50 milioni su una popolazione che all'epoca non superava il miliardo e settecento milioni.

La Coppa Vanderbilt

Per rendere le proporzioni, il totale dei premi in palio per il Gran Premio d'Italia dello stesso anno, una delle gare più ricche, ammontava a circa 12.000 dollari.

Nel 1937, il pane costava 1,60 lire al kg, il riso 2 lire, la farina gialla per la polena, 1 lira, 1 litro di vino 1,80, 1 litro di olio 6 lire, lo zucchero 6 lire al kg, la pasta 3 lire al kg, un cappotto semplice da donna 475 lire, 1 litro di benzina 6 lire al litro. Un bracciante guadagnava 180 lire al mese, un operaio 250, un impiegato 400 e 800 uno di alto livello; 1000 lire – le famose 1000 lire della canzone – le guadagnava un dirigente d'azienda.

Papà Arturo

Nel 1943, a Mantova, era in piena attività il ricovero per gli anziani della comunità ebraica, in via Govi al primo piano dell'edificio chiamato «Pia casa di ricovero e industria». La casa di riposo ebraica offriva asilo anche a ebrei stranieri rifugiati per evitare le persecuzioni in patria. Proprio questa casa, a massimo spregio, fu scelta come punto di concentramento dalla questura di Mantova che, dal 1º dicembre 1943 e nel giro di pochi giorni, vi fece affluire 79 ebrei rastrellati tra città e provincia, aggiungendoli alle 40 persone che da tempo si trovavano ospiti del ricovero. Per una tragica ingenuità, molti ebrei mantovani che non si erano ancora allontanati dalla città, si presentarono spontaneamente. A sovrintendere al campo fu chiamato un commissario prefettizio, per amministrare i beni della comunità e usare i beni dei detenuti per il mantenimento del campo. Il luogo famigliare, la presenza del segretario della comunità Davide Tedeschi, il conforto spirituale del rabbino Nunsen Chaimowicz e la possibilità d'avere contatti con l'esterno, mitigarono al principio le asprezze della detenzione. La situazione peggiorò di colpo con l'evasione di un internato nella notte fra il 3 e il 4 aprile 1944. Nel pomeriggio del 4 aprile le guardie della questura fecero una sorta di censimento e alle 11 del 5 aprile 1944 un gruppo di 42 ebrei fu caricato su un autocarro che si diresse alla stazione ferroviaria. Qui il gruppo di sventurati venne stipato su un carro bestiame aggiunto al convoglio proveniente da Fossoli, con carri sigillati carichi di deportati destinati ad Auschwitz. Tra gli ebrei deportati da Mantova la più anziana fu la signora Vittoria Foà di 83 anni e la più giovane fu Luisa Levi appena quattordicenne. La tragedia della Shoah ha complessivamente coinvolto 104 ebrei mantovani, 62 furono arrestati in diverse località italiane e da lì deportati in un periodo tra maggio 1943 e dicembre 1944. Sono sopravvissuti solo in cinque (vedi la pagina feniarco.it)

L'*aquaplaning* è il fenomeno di slittamento che si produce quando gli pneumatici non riescono a disperdere con il proprio peso l'acqua che si accumula sul fondo stradale; si forma così una pellicola che impedisce l'aderenza e fa perdere il controllo della vettura.

L'ultimo successo in un Gran Premio

Galeazzo Ciano sarebbe stato fucilato a Verona, durante la RSI, con tutti gli altri gerarchi fascisti che nella seduta del Gran consiglio del 25 luglio 1943 avevano votato

l'ordine del giorno Grandi di destituzione di Mussolini. Le condanne a morte erano state eseguite l'11 gennaio 1944 al poligono di tiro di Forte San Procolo da un plotone di 30 militi fascisti comandati da Nicola Furlotti. Esecuzione documentata da un filmato rintracciabile in rete.

Referendum

La sera del 7 giugno 1946, a Napoli, in via Medina, una bomba colpì un gruppo di giovani monarchici reduci da una manifestazione, uccidendo uno di essi. Fu il primo di diversi episodi di sangue che portarono a un bilancio di 9 morti e decine di feriti.

L'ultima curva

Giuseppe Ungaretti compose i versi della poesia, *I fiumi,* nel 1916 mentre combatteva sul Carso.

Come un soldato a cavallo

La citazione è tratta dalla canzone *Nuvolari,* di Lucio Dalla, in *Automobili* (1976).

Bibliografia

Libri

AA.VV., *Tazio Nuvolari, il più grande di tutti i tempi*, Editoriale Domus, Milano 1982

Borgeson Griffith, *Alfa Romeo*, Giorgio Nada Editore, Milano 1990

Canella Maria, Giuntini Sergio (a cura di), *Sport e fascismo*, Franco Angeli, Milano 2009

Cimarosti Alessandro, *Grand Prix Story*, Giorgio Nada Editore, Milano 1990

Croci Federico, *Parole in trincea. La memoria della Grande Guerra nelle testimonianze scritte dei soldati,* «Novecento.org», n. 6, luglio 2016

Ferrari Enzo, *Le mie gioie terribili*, Cappelli Editore, Bologna 1962

Fondi Pino, *La leggendaria Targa Florio,* Giorgio Nada Editore, Milano 1988

Moretti Valerio, *Quando corre Nuvolari…*, Autocritica Edizioni, Roma 1992

Orefici Oscar, *Enzo Ferrari. L'ingegnere rampante*, Editalia, Roma 1988

Porsche Ferry e Molter Gunther, *La saga dei Porsche*, Giorgio Nada Editore, Milano 1991

Raffaelli Filippo e Fabio, *Nuvolari. Il romanzo del centenario*, Alfredo Cazzola Editore, Bologna 1991

Rancati Gino, *Ferrari l'unico*, Giorgio Nada Editore, Milano 1988

Terruzzi Giorgio, *Una curva cieca. Vita di Achille Varzi*, Giorgio Nada Editore, Milano 1989

Fonti web

https://www.tazionuvolari.it/it/tazio/cronostoria.html
https://www.youtube.com/watch?v=TUBR4FNLErU
https://www.youtube.com/watch?v=jPwS1fyhZHk
https://www.youtube.com/watch?v=MwVYzLHMtZE
https://www.youtube.com/watch?v=LJN0J8md_ac
https://www.youtube.com/watch?v=ilzhdgGSnRE
https://www.youtube.com/watch?v=goKamiWdpwU
https://www.youtube.com/watch?v=grLmttE831g
https://www.youtube.com/watch?v=IxV36dNVUzA
https://www.youtube.com/watch?v=EHEuBnN9SVo

Teatro

Dal testo di questo libro l'Autore ha tratto la narrazione teatrale *Tazio* con le musiche del maestro Pericle Odierna.

Le parole di Carolina Perima Nuvolari sono state raccolte, come segnalato dal testo, in varie occasioni da Gino Rancati o da Edgarda Ferri.